

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CURSO DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS
DISCIPLINA: MONOGRAFIA – CNM 5420
PROJETO DE MONOGRAFIA PARA EXECUÇÃO NO SEMESTRE**

**A URBANIZAÇÃO DE FLORIANÓPOLIS A PARTIR DOS ANOS
SESSENTA E O CASO RECENTE DA VIA EXPRESSA SUL.**

Rui Porto

Florianópolis, Fevereiro de 2003.

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CURSO DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS
DISCIPLINA: MONOGRAFIA – CNM 5420
PROJETO DE MONOGRAFIA PARA EXECUÇÃO NO SEMESTRE**

**A URBANIZAÇÃO DE FLORIANÓPOLIS A PARTIR DOS ANOS
SESSENTA E O CASO RECENTE DA VIA EXPRESSA SUL.**

*Monografia submetida ao Departamento de
Ciências Econômicas para obtenção de carga
Horária na disciplina CNM 5420 – Monografia.*

Por: RUI PORTO

*Orientador: Profº Doutor LAURO FRANCISCO
MATTEI*

Área de Pesquisa: Economia Regional e Urbana

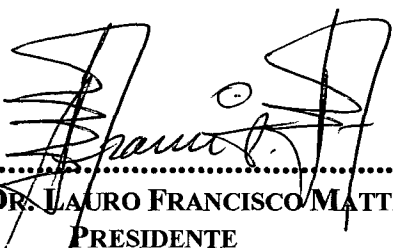
Palavras – chave: 1 – Urbanização
2 – Estado
3 - Turismo

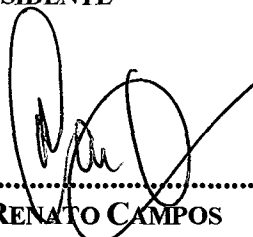
Florianópolis, Fevereiro de 2003.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CURSO DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS
DISCIPLINA: MONOGRAFIA – CNM 5420
PROJETO DE MONOGRAFIA PARA EXECUÇÃO NO SEMESTRE

À BANCA EXAMINADORA RESOLVEU ATRIBUIR A NOTA 7,0 AO ALUNO **RUI PORTO** NA DISCIPLINA **CNM 5420 – MONOGRAFIA**, PELA APRESENTAÇÃO DESTE TRABALHO.

BANCA EXAMINADORA:


.....
PROFº DR. LAURO FRANCISCO MATTEI
PRESIDENTE


.....
PROFº DR. RENATO CAMPOS
MEMBRO


.....
PROFº DR. IDALETO MALVEZZI AUED
MEMBRO

AGRADECIMENTOS

Ter conseguido concretizar este curso foi uma realização importante. Agradeço as pessoas que de alguma forma contribuíram para que isso se concretizasse, em especial:

À Deus por sempre ter iluminado e guiado meus passos e minha mente; Aos meus pais, por terem me ensinado a ser perseverante e vencedor; Ao meu sobrinho Carlos Eduardo Porto e meu irmão Edgerson Porto pelo apoio prestado; Ao professor Lauro Francisco Mattei por sua orientação e apoio; À Anelize por sua colaboração neste trabalho; À todos meus familiares, que de alguma forma contribuíram para o êxito deste trabalho, em especial para minha irmã Tânia Regina de Souza, pelo incentivo e apoio nos momentos difíceis. E a todo corpo de Docentes da Universidade Federal de Santa Catarina por suas orientações e incentivo.

Dedicatória

Dedico todo conhecimento adquirido neste estudo
a minha mãe Noêmia Mendes Porto (in memoriam).

SUMÁRIO

Resumo

Lista de Figuras

Lista de Tabelas

Lista de Gráfico

Capítulo I – O papel do Estado no processo de Urbanização

1.1 – Introdução.....14

1.2 - Objetivos.....17

1.2.1 Objetivo Geral.....17

1.2.2 Objetivos Específicos.....17

1.3 – Área de Estudo.....18

1.4 – Metodologia.....20

1.5 – Organização do trabalho20

Capítulo II – Características Históricas da Formação da Cidade de Florianópolis

2.1 – Florianópolis e seus Vários Surtos de Desenvolvimento.....22

2.1.1 – A gênese da urbanização.....22

2.1.2 – Segundo Surto de Desenvolvimento.....24

2.1.3 – O Terceiro Surto de Desenvolvimento.....25

2.1.4 – A Ponte Hercílio Luz- A Semente da Integração.....26

2.1.5 – O Quarto Surto de Desenvolvimento.....28

Capítulo III – A Aparência de MetrÓpole de Florianópolis

3.1. – Florianópolis e o Processo Turístico.....33

3.2. – A Internacionalização do Aeroporto Hercílio Luz como Fator de Desenvolvimento Turístico.....42

3.3. – Florianópolis capital nacional de vôos charter44

CAPÍTULO IV – A Urbanização de Florianópolis e seus Impactos Ambientais – O Caso da Via Expressa Sul

4.1. – O processo de Industrialização e as Migrações47

4.2. – A s Migrações Internas e suas Várias Faces.....48

4.3. – O caso da Via Expressa Sul.....50

4.3.1 - O que é a Via Expressa Sul.....50

4.3.2 – O Bairro do Saco dos Limões e a Via Expressa Sul.....55

4.3.3. – Os Impactos Sócio – Ambientais.....59

4.3.4 – Medidas Mitigadoras.....64

4.3.5 – As Duas Paisagens da Região.....67

CAPÍTULO V – Considerações Finais

BIBLIOGRAFIA.....73

Resumo

Este trabalho analisa o acelerado crescimento urbano da cidade de Florianópolis, desde seu nascimento até os dias atuais, com ênfase no processo de urbanização verificado após os anos de 1960.

Tal processo de urbanização teve início praticamente com a primeira ligação ilha – continente (Ponte Hercílio Luz). Mas com a instalação de empresas estatais na cidade e com a implantação da Universidade Federal de Santa Catarina, além de outros investimentos proporcionados pelo Estado, Florianópolis conheceu um rápido crescimento urbano nas últimas décadas.

Na década de 1970 várias obras foram financiadas pelos planos desenvolvimentista, principalmente nos sistemas viário, o que veio a abrir as portas do turismo para todo o Brasil e, especialmente, para Santa Catarina.

A partir da década de 1980, foi montada toda uma infra – estrutura para atender a grande demanda turística que se apresentava na ilha, transformando comunidades inteiras, que até então viviam isoladas, em grandes áreas urbanas, como no caso de Canasvieiras, Ingleses Jurerê e outras, causando grande especulação imobiliária e supervalorizando estas regiões. Tal fato ficou conhecido como o “boom” imobiliário, porque atraiu a atenção de vários empresários, o que levou a construção de grandes obras como o Resort Costão do Santinho e Jurerê Internacional.

A década de 1990 foi marcada por grandes obras, principalmente de infra– estrutura e no sistema viário, como a duplicação da BR 101 e SC 401, o que veio a valorizar ainda mais os balneários do Norte e Leste da Ilha. Já a construção da Via Expressa Sul, ligando o centro de Florianópolis ao Sul da Ilha, principalmente ao Aeroporto Hercílio Luz, o que favoreceu a internacionalização do mesmo e, conseqüentemente, a internacionalização do turismo em Florianópolis. Essa década também foi marcada por investimentos nas áreas de saneamento, como a construção da central de tratamento de esgoto de Florianópolis.

Tais aspectos caminham no sentido de transformar Florianópolis em uma metrópole, o que obriga as administrações a terem uma nova visão administrativa, sobretudo no que diz respeito aos itens relacionados à preservação dos recursos naturais da cidade.

LISTA DE FIGURAS

Figura I – Localização Geográfica da Área de Estudo.....	18
Figura II – Ponte Hecílio Luz – Primeiro Elo de Ligação entre Ilha e Continente.....	27
Figura III – Área de Conurbação.....	30
Figura IV – Saída dos Túneis do Lado do Saco dos Limões.....	51
Figura V – Aterro Hidráulico do Saco dos Limões Suporte para o Sistema Viário.....	52
Figura VI – Área de Abrangência da Via Expressa Sul.....	53
Figura VII – Trecho não Concluído da Via Expressa Sul.....	54
Figura VIII – Baía Sul sem a Implantação da Via Expressa Sul.....	68
Figura IX – Início da Implantação da Via Expressa Sul.....	70

Lista de Tabelas

TABELA I – Desmembramento, Loteamentos e Condomínios Aprovados pela Prefeitura de Florianópolis entre 1959 e 1992.....	35
---	-----------

TABELA II – Evolução da População dos Balneários em Relação a Florianópolis no Período de 1970 a 1991.....	36
---	-----------

TABELA III – Variação da Valorização Fundiária Urbana em Florianópolis.....	37
--	-----------

TABELA IV – Movimento Estimado de Turistas.....	39
--	-----------

TABELA V – Receita Estimada em Dólar no Período 1997 a 2002.....	40
---	-----------

TABELA VI – Motivo da Viagem.....	40
--	-----------

TABELA VII – Principais Atrativos Turísticos.....	41
--	-----------

TABELA VIII – Movimento de Embarque e Desembarque de Turistas Nacionais de 1999 a 2002.....	43
--	-----------

**TABELA IX – Movimento de Embarque e Desembarque de Turistas Internacionais
no período de 1999 a 2002.....44**

TABELA X – População e áreas de Interesse Social de Florianópolis.....46

TABELA XI – População e áreas de interesse social – Florianópolis.....50

Lista de Gráficos

GRÁFICO I – Embarque e Desembarque de Turistas Nacionais e Estrangeiros.....	39
GRÁFICO II – Motivo da Viagem.....	41
GRÁFICO III – Principais Atrativos Turísticos.....	42
GRÁFICO IV – Movimento de Turistas Nacionais.....	43
GRÁFICO V – Movimento de Turistas Estrangeiros.....	44

Capítulo I: O Papel do Estado no Processo de Urbanização

1.1. Introdução

A urbanização no Brasil reveste-se de características bastante comuns, relativamente aos países em desenvolvimento, principalmente os países da América Latina, com crescimento urbano acelerado sob forte influência da ação do Estado. A urbanização acelerada, entretanto depende também de outros fatores, como o crescimento industrial, migrações internas campo – cidade e das migrações de cidades menores para cidades maiores. Em parte, tais características da urbanização decorrem do papel desempenhado pelo Estado, no processo de industrialização da sociedade, seja como financiador de obras de infra-estrutura ou como protetor de determinados segmentos da sociedade, atingindo de forma diferenciada cada região do país e se caracterizando pela formação de aglomerados urbanos. (DAVIDOVICH, 1988).

Tal processo de urbanização acentuou-se a partir de 1960, com a intervenção do Estado nas áreas da educação, habitação, saúde e outras áreas sociais bem como na infra-estrutura, expressando um contexto de transformações. (GONÇALVES, 1997).

Em Florianópolis este crescimento acelerado vem ocorrendo a partir da década de 1960, o qual deve-se a vários fatores, como o estímulo das políticas públicas voltadas ao desenvolvimento urbano; a instalação da Universidade Federal de Santa Catarina, a implantação de empresas estatais, como a ELETROSUL, etc.

“O processo de acumulação funcionando como elemento de revalorização do capital, acelerando as transformações advindas da reestruturação produtiva, que se refletem na estrutura urbana e no papel das cidades, bem como a alianças resultantes de acordos entre eles”. (MELO, 1990:16).

Deste modo, pode-se afirmar que a implantação de empresas estatais no perímetro urbano de Florianópolis foi o ponto de partida para o processo de urbanização a partir de 1960. Os outros dois fatores que impulsionaram tal urbanização foram a implantação da BR 101, e o setor da construção civil.

No período considerado, a Ilha de Florianópolis foi o local que centralizou a instalação de aparelho estatal, restando ao continente a função de área residencial das famílias de classe média e de baixa renda, assim como os serviços de comércio, mecânicos e industriais. O ajustamento da área viária também teve papel importante neste processo de urbanização, já que tornou bem mais fácil a vinda do homem do campo, bem como de pessoas de outras regiões do país para a capital.

Todos estes benefícios, aliados aos avanços tecnológicos fizeram com que as famílias migrassem do campo para a cidade em busca de melhores condições de vida. Com isso:

“O crescimento acelerado das metrópoles em países não desenvolvidos acentuou e tornou mais perceptível uma série de desequilíbrios, principalmente entre procura e oferta de habitações e serviços urbanos, que compõem uma problemática urbana”. (PAUL SINGER, 1983: 117).

Estas mudanças provocaram uma transformação na estrutura de Florianópolis, tanto na área sócio-econômica, como na estrutura ambiental. Na área social porque a cidade não possui uma infra-estrutura para abrigar tantas famílias vindas tanto do campo e de outras regiões, como São Paulo, Porto Alegre e Curitiba. No que diz respeito ao emprego, a falta de qualificação bem como o despreparo, faz com que estas pessoas se tornem excluídos, aumentando o desemprego e a criminalidade, além de contribuir para o aumento da favelização, pois com a falta de um local decente para morar estas pessoas se vêem obrigados a morar em favelas, o que leva a destruição, muitas vezes, de áreas verdes afetando o meio ambiente, aliado a ganância do ser humano.

Nos últimos anos, pode-se observar que um novo fenômeno vem ocorrendo, ou seja, a migração de executivos de grandes empresas juntamente com suas famílias. Apesar destes

executivos continuarem trabalhando em outras regiões, eles encontram na ilha a segurança e uma fuga para o stress das grandes cidades. Além destes novos moradores, aposentados vindos de outras regiões deixaram de ser usuários de temporada para fixarem residência na ilha. Todos estes fatos contribuem para acelerar a urbanização da cidade. Para os habitantes locais, tais mudanças vem fazendo com que cresça os índices de mendicância, bem como o aumento da criminalidade e violência, índices estes antes somente vistos nos grandes centros urbanos do país.

1.2. Objetivos:

1.2.1. Objetivo Geral

Apresentar e discutir os problemas do acelerado crescimento urbano da cidade de Florianópolis, a partir de 1960 e seus impactos sócio-econômico e ambiental.

1.2.2. Objetivos específicos

1) Descrever as características históricas de constituição da cidade de Florianópolis.

2) Analisar a dinâmica populacional da cidade no período pós 1960.

3) Analisar os principais impactos sociais e ambientais decorrentes do acelerado crescimento urbano das últimas décadas.

banhada pelo oceano Atlântico, a norte pela baía norte e a sul pela baía sul). Situada paralelamente ao continente, é separada por um estreito de 500 m de largura, com uma profundidade média de 28 m, formando duas baías: norte e sul. A área do relevo, voltada para o continente (costa oeste), apresenta abundância de planícies, onde aparecem mangues.

O município de Florianópolis está localizado entre os paralelos de 27°10' e 27°50' de latitude sul, e entre os meridianos de 48°25' e 48°35' de longitude a oeste de Greenwich. Numa área total de 451 km², o município está dividido em duas porções de terra: uma localizada na área continental, com 12,1 km², e a outra - a própria Ilha de Santa Catarina que possui uma área de 438,90 km². Seu contorno é bastante irregular, composto de baías, pontas e enseadas. A ligação entre a Ilha e o continente se faz através de três pontes: a histórica Ponte Hercílio Luz, Colombo Sales e Pedro Ivo Campos.

Sua costa é composta por 172 km de extensão é repletas de praias, costões, restingas, manguezais e dunas. A morfologia da Ilha é descontínua, formada por cristas montanhosas que chegam a alcançar 532 metros de altitude no morro do Ribeirão da Ilha e terrenos sedimentados de formação recente, compondo as planícies litorâneas.

Florianópolis tem sua economia assentada nas atividades do comércio, prestação de serviços públicos e privados, indústria de transformação e turismo.

1.4. Metodologia

Este estudo buscou analisar e compreender processo de urbanização acelerada da cidade de Florianópolis, bem como os impactos causados por tal processo, sejam eles positivos ou negativos.

Para atingir os objetivos deste trabalho utilizaram-se, primeiramente, materiais bibliográficos pertencentes ao acervo da biblioteca da Universidade Federal de Santa Catarina, bem como materiais retirados das páginas da Internet e pesquisas de monografias sobre o assunto.

Foi desenvolvido um estudo fundamentado em dados e informações existentes em livros referentes a área de turismo e meio ambiente, procurando analisar a relação entre o turismo e o processo acelerado de urbanização.

1.5. Organização do Trabalho

No Capítulo I discute-se o papel do Estado no processo de Urbanização de Florianópolis a partir de 1960, os objetivos e a metodologia de estudo.

No Capítulo II descreve-se as características históricas da constituição da cidade de Florianópolis, através de seus surtos de desenvolvimento desde de seu nascimento até o século XX.

No Capítulo III discute-se os principais elementos responsáveis pelo rápido crescimento de Florianópolis nas últimas décadas.

No Capítulo IV avalia-se os principais impactos sociais e ambientais decorrentes do acelerado crescimento urbano nas últimas décadas, destacando-se a construção recente da Via Expressa Sul.

No Capítulo V, são feitas as considerações finais sobre o tema abordado.

CAPÍTULO II: Características Históricas da formação da cidade de Florianópolis

A ilha de Santa Catarina até então conhecida pelos nativos como *meiembipe*, por estar localizada num ponto estratégico, levou Portugal a transformá-la em um ponto de defesa do litoral estimulando sua ocupação, já que os navios de expedições que desciam rumo ao rio da prata faziam aqui suas paradas para abastecimentos de água potável e víveres.

Para não perder as terras recentemente descobertas, D. João resolveu dividir a costa Atlântica em capitanias hereditárias. Então a ilha de Santa Catarina passou a pertencer a capitania de Santana, sendo doada, em 1535, a Pero Lopes de Souza, que era irmão do então governador geral do Brasil, Martim Afonso de Souza.

Em 1673, com a chegada de Francisco Dias foi colocado em prática um plano de expansão comercial. Sua primeira medida foi se fixar no continente com a intenção de estabelecer o povoado, mas logo atravessou o mar e veio residir na ilha, já que os indígenas vinham atacando suas plantações. Neste período, o povoado se desenvolveu já que havia a tentativa dos portugueses de desenvolver a colônia de Sacramento, transformando a ilha num entreposto comercial com muito destaque na época.

Com o fracasso dos portugueses no intento de desenvolvimento da colônia de Sacramento, a ilha passou a enfrentar dificuldades, pois diminuiu o número de navios que se dirigiam àquela região, o que reduziu em muito o seu interesse estratégico diminuindo também sua proteção, o que veio a causar um ataque de piratas em 1673, que destruiu todo o povoado.

Do período de 1687 a 1700 a ilha de Santa Catarina viveu na obscuridão, com uma população bastante pequena. No entanto, com a assinatura do tratado de Tordesilhas, Portugal viu-se obrigado a rever sua posição em relação à ilha de Santa Catarina, uma vez que havia a necessidade de proteger a área delimitada pelo tratado.

Assim, por volta de 1700, começa um segundo povoamento, com um mínimo de organização, já que Portugal havia revisto os assentamentos na ilha. Em 3 de Agosto de 1715 Salvador de Souza Brito é nomeado o primeiro capitão Mor da ilha de Santa Catarina. Esta organização militar era acompanhada de uma organização administrativa civil, vindo a ganhar maior agilidade com a fundação do Distrito Judicial da ilha de Santa Catarina, que estava subordinada à câmara Municipal de Laguna.

Em 23 de Março de 1736, o povoado passou a categoria de vila. E por decreto do Rei D. João V em 1737, ficou sendo chamada de Capitania de Santa Catarina. O primeiro Governador desta recém criada Capitania foi o Brigadeiro José da Silva Paes que, em 7 de Março de 1739, decretou a vila de Desterro como capital da Capitania de Santa Catarina.

A posição geográfica da vila e suas vantagens físicas foram às razões pela qual Portugal criou na ilha uma capitania ou governo separado de São Paulo.

Em 1747 chegaram à Vila de Nossa Senhora do Desterro 461 Açoriano, que somados aos 286 habitantes da vila vieram a triplicar sua população. Os primeiros assentamentos ocorreram na própria Vila, ao longo da rua que hoje é conhecida como rua dos Ilhéus. Entre 1748 a 1756 mais de 4.929 açorianos desembarcaram na ilha de Santa Catarina, provenientes das Ilhas Terceira, São Jorge e Faial. CABRAL (1970: 35). A cidade passou, desde seu nascimento até o século XX, por vários surtos de desenvolvimento, de acordo com a literatura. Estes surtos serão descritos na sequência deste trabalho.

2.1. Florianópolis e seus vários surtos de desenvolvimento

2.1.1. A gênese da urbanização

Segundo Pereira (1974), o primeiro surto de desenvolvimento na vila de Nossa Senhora do Desterro ocorreu entre 1738 a 1774, quando o excedente da produção

possibilitou a relação entre os mercados das regiões, constituindo-se assim Nossa Senhora do Desterro em um centro urbano com certa influência regional.

A criação de um batalhão de defesa, que mais tarde transformou-se no regimento de infantaria que era responsável pela defesa da ilha, assim como a construção de várias fortalezas serviram como catalisadores de investimento financeiros para a região. Entre estas fortalezas estavam os fortes de São Francisco Xavier, localizado na baía norte, o forte de Santa Cruz, localizado na ilha do Anhatomirim, o forte de São José, em Ponta Grossa, e outros localizados mais estrategicamente para a defesa da ilha. Além dessas fortalezas, outras obras também foram construídas, como a casa do governo, a Igreja matriz, o paço municipal; a ouvidora e a provedoria da fazenda real, além do edifício de artigos bélicos.

A expansão do centro urbano deu-se em direção aos locais que continham água potável, ou seja, na direção das fontes da Carioca (local onde hoje se encontra o Instituto Estadual de Educação), do campo do Manejo e da Palhoça (onde hoje está situada a Rua Vidal Ramos).

Segundo Peluso (1991: 317), “o traçado urbano inicial de quadras regulares foi abandonado devido a expansão da cidade. A causa desta mudança foi devido ao surgimento de várias chácaras, bem como diversos sítios que ficavam localizados nas encostas dos morros, ainda que isolados”.

Assim, Florianópolis teve no porto o seu principal elemento de formação. O interesse comercial, representado pelas transações com navios que ancoravam na baía, fez com que a população se concentrasse na linha da praia, já que através da navegação costeira inúmeros barcos ancoravam trazendo diversas mercadorias vindas de regiões próximas, como Biguaçu, Palhoça, São José e outras. (PELUSO, 1991). Destas regiões vinham mercadorias, como a farinha de mandioca, a cachaça e o tabaco, que eram negociados no mercado do Rio de Janeiro.

Vale a pena lembrar que o porto não possuía condições de receber navios de grandes dimensões. Apesar disto, o porto continuaria durante todo o século XIX, sendo um canal de comunicação com o mundo.

2.1.2.O segundo Surto de desenvolvimento

Entre 1823 a 1880 ocorreu o segundo surto de desenvolvimento em Desterro. Foi a partir deste ano que o comércio, apesar das dificuldades, torna-se a principal atividade econômica do século XIX, distribuindo bens e serviços aos seus moradores, além de exportar os produtos da região. Também neste período, que foram realizadas várias obras de grande importância ao desenvolvimento da cidade, entre elas cita-se o novo traçado rodoviário que ligava Florianópolis a nossa senhora das lagoas (hoje Lages) , a construção do prédio do mercado público (1851); a instalação do telégrafo elétrico (1867); assim como a ligação de um cabo submarino entre Santa Catarina e o Rio Grande do Sul, pela Brazilian Telegraph Limited (1871) e a remodelação dos fortes. Na área educacional um dos maiores feitos da época foi a construção da Biblioteca Pública (1854) e o Liceu Provincial (1867).

A melhoria do porto, com a construção do aterro e cais na praia da figueira, facilitou a atracação dos barcos a vapor nos trapiches da cidade, a dragagem do litoral, desde o arataka até a fronteira do Lago Badaró, onde ocorria o embarque e desembarque de passageiros e cargas oriundas de outras regiões, bem como a construção do Farol dos naufragados para orientação marítima (ANDRADE, 1978). O movimento portuário de 1831 a 1840 em Desterro, em relação aos demais portos catarinenses, representava 92,42% da receita da alfândega e das mesas de rendas nas províncias de Santa Catarina, em comparação com o de Laguna, que era de 3,30%, e de São Francisco do Sul, que era de 4,17%. (HÜBENER, 1981).

O porto de Desterro manteve essa primazia até o final do império, quando foi reduzindo sua participação no transporte comercial, devido ao avanço tecnológico (LAGO

1988). Estes avanços tecnológicos exigiam que as estruturas portuárias observassem duas condições básicas: acostabilidade e manobralidade.

“A primeira referia-se ao calado, quanto a extensão de profundidade e a segunda à extensão próxima da massa líquida capaz de permitir fácil movimentação de embarcações com o mínimo de atropelos” (LAGO 1988: 145).

A partir de 1880, surgiu na capital a primeira via de ferro carril, movida por tração animal que transitou na rua da Princesa (atual Victor Konder) e, mais tarde, no trajeto entre o largo do palácio e a rua São Marcos, no bairro de Mato Grosso. A partir de 1881 a empresa concessionária recebeu autorização para assentar seus trilhos nas principais ruas da cidade, no Estreito e na Freguesia da Trindade. (CARNEIRO, 1987).

2.1.3. O Terceiro Surto de Desenvolvimento

No terceiro surto de desenvolvimento, que começa em 1901 e vai até 1925, a construção civil foi o carro-chefe, já que contava com apoio do governo através de recursos públicos. Neste período ocorreram os programas desenvolvimentistas de governos tecnocratas e planejadores, como no caso de Felipe Schmidt (1898 – 1902 e de 1914 a 1918); Vidal Ramos (1902 a 1905 e 1910 a 1914) Gustavo Richard (1906 a 1910) e finalmente Hercílio Luz (1894 – 1898; 1918 – 1922; e de 1922 a 1924).

Durante as gestões destes governantes foram realizadas grandes obras urbanas, sendo este período conhecido como o da “tecnocracia Hercilista”. Entre estas obras destacam-se as seguintes:

- a) A canalização do Rio Fonte Grande, que ficava situada na parte oriental da cidade próximo ao sopé do morro do Antão. Esta medida foi tomada pelo governo do estado devido ao surto de peste Bubônica que se alastrava por todo o país. Foi construído o cais de saneamento que começava na prainha e ia até a

capitania dos portos, além disso, foi construída a avenida do saneamento, cuja obra foi iniciada em 1919 e concluída em 1922. Este local ficava onde hoje está situada a avenida Hercílio Luz.

b) Em 1909 ocorreu a implantação do sistema de abastecimento de água na área urbana de Florianópolis. Para tanto foi construídos um reservatório com capacidade para 3 milhões de litros de água no morro do Antão, sistema este que começou a operar em 1910.

c) Em Fevereiro de 1913 foi implantado o sistema de coleta de esgoto na área central urbana de Florianópolis. Este sistema previa a construção de 23.632 metros de rede subterrânea, atendendo cerca de 1.137 ligações domiciliares. Esta obra foi concluída em 1916, contando basicamente com as unidades coletoras e afastamento de esgotos (SILVA, 1989). Vale a pena ressaltar que todas as obras foram feitas com recursos públicos, porém por problemas financeiros esta obra foi interrompida em 1913 e reiniciada somente em 1º de setembro de 1915, durante o Governo Felipe Schmidt.

d) 2.1.3 A Ponte Hercílio Luz – A Semente da Integração Ilha Continente

Em 16 de Agosto de 1919, o Governo do Estado contraiu um empréstimo para a construção daquela que seria talvez a maior obra do então governador Hercílio Luz (Figura 2). A Ponte que levaria o seu nome tinha como finalidade romper o isolamento de Florianópolis com o continente e com o resto do Estado. Segundo o CEAG (1980:168) “a preocupação governamental era com a integração estadual, convergindo para Florianópolis, tornando-a, pois, uma autêntica metrópole estadual”, uma vez que corriam rumores que a capital seria transferida para Lages, sobre o pretexto de que a capital, sendo uma ilha, estaria isolada do resto do Estado, o que dificultava a ação governamental. Além do que, difundia-se a convicção de que todas as dificuldades ao desenvolvimento econômico de Florianópolis eram decorrentes da ausência de uma ligação rodoviária com o continente. (SUGAI, 1994).



Figura 2 - Ponte Hercílio Luz: ligação entre ilha e continente
Fonte: Carneiro (1987:176)

A partir da construção da Ponte Hercílio Luz, Florianópolis passou a ter maior influência como capital, pois ocorreram melhorias nas estradas “as ruas Felipe Schmidt e Conselheiro Mafra, bem como avenida Rubens de Arruda Ramos tiveram que se adaptar a nova função” (ANDRADE, 1978:171). Houve uma maior integração entre ilha e continente resultando numa maior procura de bens e serviços produzidos na capital “revelando que a antiga Desterro é ainda o lugar central do sistema urbano-regional”. (PELUSO, 1991:335).

Segundo SUGAI (1994) a construção da ponte Hercílio Luz, somada à anexação do distrito de João Pessoa (atual Estreito), tiveram três consequências imediatas:

- a) A formação e expansão do setor imobiliário, tanto no continente como na ilha.
- b) A procura de áreas no Estreito pela população de alta renda, além da procura por terrenos na baía norte.

c) Uma certa hesitação de pessoas de deixarem suas residências na ilha e se transferirem para o continente, bem como a transferência de seus equipamentos (comércio).

A conclusão da Ponte Hercílio Luz marcou um período de estagnação de São José e de Palhoça, pois a população não mais procurava o comércio local, preferindo fazer suas compras no comércio da capital. (ANDRADE, 1981).

Apesar desta nova ligação entre ilha continente, a navegação ainda era o meio de transporte mais utilizado pelo povo para o abastecimento da mesma. Desta forma, o porto continuou sendo o meio mais fácil de escoamento das mercadorias. Isto continuou até a década de 1930, quando o governo federal regulamentou tal atividade impondo restrições que tornaram a atividade marítima inviável. Assim, com o avanço tecnológico, a atividade marítima foi dando lugar a um novo tipo de transporte, o transporte aeroviário. Este tipo de transporte passou a ganhar fama a partir de 1923, quando aviões franceses que faziam o correio do sul começaram a pousar na praia do Campeche. Mas foi a partir de 1927, quando os aviões da Pan Air do Brasil começaram a fazer escala em Florianópolis, que começou a funcionar o sistema aérohidroviário na ilha.

2.2.4 O Quarto Surto de Desenvolvimento

O quarto surto de desenvolvimento ocorreu entre 1960 a 1970 e foi, para Pereira (1974), o período em que a população de Florianópolis conheceu e gerou o processo de “Modernização”. Tendo a construção civil, principalmente, como suporte deste desenvolvimento, além da vinda de empresas estatais, bem como a implantação da Universidade Federal de Santa Catarina.

Foi neste período que Florianópolis passou por uma transformação, ao trocar o tradicional pelo moderno, ou seja, trocou o seu estilo português/Açoriano por novos

padrões arquitetônicos. Em 1960, com a abertura da avenida Rubens de Arruda Ramos (atual Beira-Mar Norte), ocorreu uma forte modificação que alavancou a construção civil. Foi nesta avenida que começaram a surgir os edifícios com até doze andares, modificando as características da ilha e tornando a avenida Rubens de Arruda Ramos a área mais nobre da capital.

Neste período, foram criadas várias entidades conforme modificações administrativas previstas em lei. Entre estes órgãos podemos citar os seguintes: DETRAN (Departamento Estadual de Transito de Santa Catarina – 1966); COTESC (Companhia de Telecomunicação de Santa Catarina que mais tarde veio a se chamar TELESC); DAE (Departamento Autônomo de Edificações (1970); A Procuradoria do Estado de Santa Catarina (1970), assim como muitos outros. Vale a pena salientar que todos estes órgãos foram criados durante o período do PLAMEG II (Plano de Metas do Governo – 1966-1970). Também neste período foi construída a segunda ligação entre Florianópolis e o continente, ou seja, a ponte Colombo Machado Salles, que foi inaugurada em março de 1975.

Outro órgão importante que contribuiu muito para a expansão urbana de Florianópolis foi a ELETROSUL (Centrais Elétricas do Sul do Brasil) que, a partir de 1975, situou-se no bairro do Pantanal, numa área de 22.000 m².

Na época esta obra causou grande impacto, porque a cidade não possuía infraestrutura para atender as necessidades das mais de 600 famílias que vieram, principalmente, do Rio de Janeiro, já que estas possuíam um nível de vida mais elevado devido aos altos salários percebidos. Dentre os problemas, a falta de moradia adequada a tais padrões foi a principal, fazendo com que seus funcionários procurassem locais fora do centro da cidade para morar, o que favoreceu o crescimento de lugares como a Lagoa da Conceição e Santo Antônio de Lisboa, que passaram a fazer parte da expansão urbana, servindo de moradia para famílias com nível de renda mais elevado.

Esta tendência de Expansão fez com que Florianópolis deixa-se de ser uma cidade individual para se tornar uma área de conurbação com São José, Palhoça e Biguaçu. Segundo PELUSO (1991: 321-322), esta conurbação resultou da pressão do aumento da

população de Florianópolis sobre seu plano urbano, resultando daí um plano próprio dessa unidade maior. O centro da área conurbada, do ponto de vista físico do traçado urbano e não em relação à vida econômica e social, se dá a partir da área das pontes Hercílio Luz e Colombo Machado Salles, de onde se lançam as linhas que enquadram a área urbanizada (Figura 3).

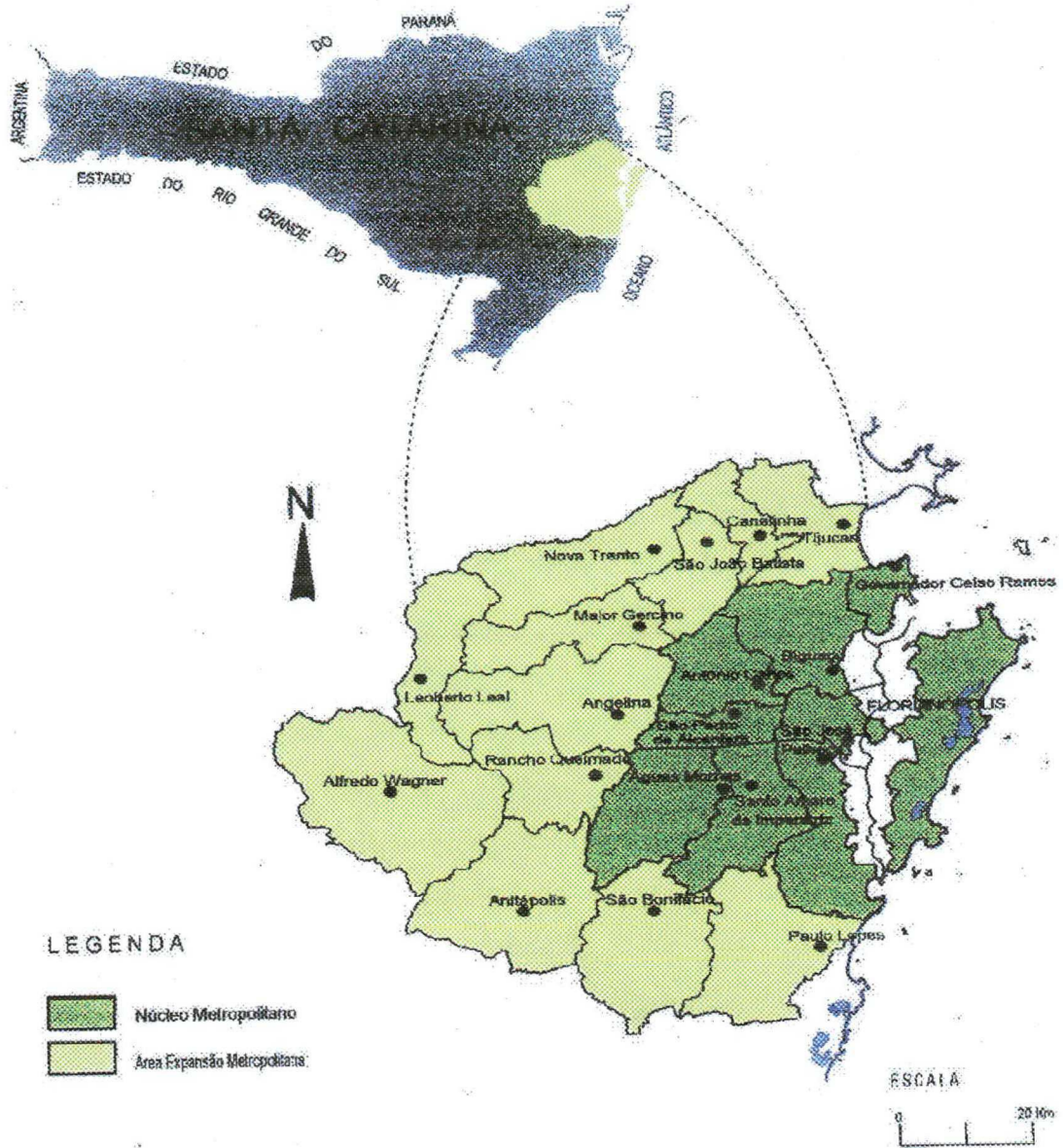


Figura 3 – Área de conurbação
Fonte: Carneiro (1987)

Neste período, a população do aglomerado urbano de Florianópolis já alcançou uma população de 227.223 habitantes (IBGE 1970), apresentando um aumento de 87,72% em relação a década anterior.

Segundo DAVIDOVICH (1975:51), “esta forma de concentração se caracteriza por um espaço urbano dominante contínuo, que se estruturou a partir das relações de dominância – dependência, onde igualmente se verificaram o aparecimento de núcleos dormitórios e de áreas de expansão industrial em municípios contíguos a um município central. Contudo não atingem a ordem de grandeza que caracteriza as do tipo metropolitano, apresentando não apenas menor tamanho populacional, mas também um grau de diversificação funcional interior”.

Os municípios que apresentaram maior crescimento demográfico urbano no período de 60 a 70 foram: São José (435,34%), Palhoça (180,14%) e Biguaçu (125,55%), enquanto Florianópolis cresceu a uma taxa de 60,43%, refletindo o crescimento das áreas periféricas da cidade central. (DAVIDOVICH, 1975).

Depois de vermos a evolução histórica de Florianópolis e seus vários surtos de desenvolvimentos, uma pergunta fica no ar; será que nas duas últimas décadas a cidade sofreu um novo surto de desenvolvimento?

Talvez a resposta seja positiva, uma vez que vários processos urbanos ocorreram, tais como: a construção do terminal Rita Maria, inaugurado em 07 de setembro de 1981, tendo como finalidade a centralização do transporte coletivo intermunicipal, interestadual e internacional; a ponte Pedro Ivo Campos, inaugurada em março de 1991, perfazendo a terceira ligação ilha continente que veio a facilitar o trânsito em Florianópolis; a duplicação da BR 101 (trecho norte), que vem facilitando o deslocamento de pessoas de outras regiões,

sejam elas do Estado ou de outras regiões do Brasil; a duplicação da rodovia SC 401, que facilita o acesso ao norte da ilha; a construção da Via Expressa Sul, irá provocar uma migração para o sul da ilha, devido a fácil locomoção que esta obra proporcionou.

Além destas obras, um outro fator que vem contribuindo muito para este processo de urbanização, foi a internacionalização do aeroporto Hercílio Luz, que vem favorecendo a chegada de turistas a Florianópolis no dia - a - dia.

Em grande medida, todas estas mudanças estão associadas ao turismo que pode ser considerado o carro - chefe do processo de urbanização dos últimos períodos. Isto porque durante a década de 1980, Florianópolis foi visitado por um grande numero de turistas, principalmente de Argentinos, o que mudou o perfil dos turistas que tradicionalmente visitavam a ilha, que vinha basicamente de estados vizinhos (Rio Grande do Sul, Paraná e São Paulo).

Embora a atividade turística tenha se tornado a partir da década de 1980 mais dinâmica e lucrativa, a falta de estrutura aliada à exploração desorganizada tem causado vários contratempos como: a degradação do meio ambiente, a destruição de ecossistemas, bem como o descaso com os costumes e tradições do povo ilhéu.

Segundo Ferreira (1992:114) “o turismo impõe custos ambientais, na medida em que inviabiliza a preservação e conservação dos ecossistemas naturais, amplia custos sociais, em função da queda na qualidade de vida da cidade turísticas, e cria expectativas não concretizadas de arrecadação do município.”

CAPÍTULO III – A Aparência de MetrÓpole de Florianópolis

Florianópolis vem desenvolvendo, desde da década de 1960, uma feição metropolitana. O papel do Estado, como incentivador do crescimento urbano em Florianópolis e na sua conversão em metrÓpole é um fator contínuo desde de seu surgimento.

A construção deste espaço, no entanto, vem ocorrendo de forma não muito amigável com o meio ambiente, levando em consideração a fragilidade do mesmo e sendo este um ponto de sustentação do espaço geográfico.

3.1. Florianópolis e o Processo Turístico

O turismo em Florianópolis vem se tornando a cada dia um dos principais fatores da urbanização. Devido a sua beleza natural e a qualidade de vida, milhares de turistas visitam a ilha praticamente o ano todo, e esse numero aumenta consideravelmente durante a temporada, sendo que destes que visitam Florianópolis muitos optam em constituir residência na ilha, principalmente nas praias, o que vem transformando todo o aspecto natural da ilha. A década de 1970, “foi decisiva para a definição do modelo de crescimento de Florianópolis, com o surgimento de novas forças ordenadoras da forma e intensidade de uso e ocupação do solo”. LAGO (1996: 263).

Segundo o autor, a crença na economia de tempo livre, serviu como um meio de mudança no lento processo de crescimento de Florianópolis, que conseguiu ser visualizado por alguns empresários, sendo incorporado mais tarde “no processo de urbanização, um espaço potencial como espaço da dinâmica urbana” LAGO (1996: 262).

Portanto, ao analisarmos o crescimento urbano de Florianópolis devemos considerar o turismo como ponto importantíssimo neste processo de urbanização.

Os turistas geralmente procuram lugares tranquilos, mas que não fiquem distantes dos centros urbanos. O turista, tem portanto, uma tendência a procurar refúgio nas periferias das regiões altamente povoadas, já que na maioria das vezes, o turista procura para o seu lazer lugares exóticos.

Antes da década de 1950, a elite de Florianópolis gozava do seu tempo livre nas praias do continente, como Coqueiros, Praia da Saudade, Itaguaçu e Bom abrigo. Já no lado da ilha a maior procura era pela Praia do Müller, que foi extinta após o aterramento para a construção da Beira – Mar.

No fim dos anos 50, a elite de Florianópolis, que era constituída por médicos, comerciantes e políticos, começou a descobrir o interior da ilha e passou a adquirir terrenos que na época pertenciam a marinha mercante, provocando uma mudança na estrutura econômica da ilha que levaria mais tarde, a um boom turístico.

“Assim, Florianópolis dos anos 60, reclamava, mais enérgica ação dos agentes de transformação do espaço, o setor público e empresarial” LAGO (1996: 264). A partir desta época o turismo passou a ganhar confiabilidade, tanto por parte do poder público como por parte da classe empresarial. O que levou a investimentos em infra-estrutura, principalmente por parte do poder público, o que veio a atrair mais empresário tanto nacional como internacional.

Segundo LAGO (1988:185), a década de 1970 foi considerada em termos turísticos como “a década da ruptura de resistências”. O mesmo autor, ainda destaca a BR 101 como um dos fatores, de maior importância para a alavancagem do turismo, pois a conclusão desta rodovia garantiu a Florianópolis um maior intercâmbio com outras cidades e principalmente, com outras regiões.

A partir de 1970 ocorreu um processo de investimentos direcionado a orla marítima, mais precisamente para o Norte e Leste da ilha de Florianópolis, onde até então só residiam nestes locais moradores que viviam da pesca e da agricultura.

Nestas áreas foram implantados mais de 60% dos imóveis construídos na época, além de um forte investimento por parte do Estado.(Tabela 1)

No período entre 1977 a 1986, foram solicitados e aprovados mais de 700 pedidos de desmembramento de terras, sendo que destes, 173 estavam localizados nos balneários localizados no Norte e 71 no Leste da ilha de Florianópolis. O que veio a comprovar o rápido crescimento desta área, transformando-as de áreas rurais em áreas urbanas.

Neste mesmo período, foi aprovado, pela prefeitura, a construção de 70 condomínios nestas mesmas localidades.

TABELA 1 – Desmembramento, loteamentos e condomínios aprovados pela prefeitura municipal de Florianópolis – 1959 - 1992.

Distritos	Loteamentos 59/92	DESMEMBRAMENTO 59/92	Condomínios 76/92
Continente	134	143	2
Ilha/Centro	43	44	-----
Sede Leste Nordeste	65	213	13
Sede Sul	18	45	3
Balneários Norte	25	173	46
Balneários Leste	11	71	22
Balneário Sul	2	29	2
TOTAL	298	718	88

Fonte: SUSP/PMF Divisão de Planejamento (2002).

Para dinamizar o turismo, foi criado em 1971 o FUGETUR (Fundo Geral do Turismo) e, em 1974, o Fiset (Fundo de Investimento Setorial). Estes fundos continham linhas especiais de financiamento, via recursos do Governo Federal. Tais fatores serviram para valorizar ainda mais o turismo. Com isto as redes de hotéis começaram a se deslocar em direção as zonas balneárias, para atender aos turistas que procuravam Florianópolis na alta temporada. Tal fato veio a expulsar velhos moradores, que sofriam pressões, principalmente do ramo imobiliário.

Através destes fundos de financiamento do governo, muitos empreendimentos ganharam importância internacional, como é o caso do Resort Costão do Santinho e de Jurerê Internacional. Tais empreendimentos foram planejados visando à população de alta renda, sem levar em consideração que foram tomadas praias inteiras, causando desequilíbrios na natureza e “representando um novo produto turístico que altera completamente o padrão dos usuários através da seleção do mercado” (SANTOS 1993: 145).

Deve-se considerar que este processo de transformação definiu um círculo de constantes investimentos estatais nestas áreas, incentivando a concentração populacional

turística e local que, por sua vez, criam novas necessidades e passam a exigir novos investimentos. (SUGAI, 1994).

No quadro abaixo pode-se observar a evolução populacional dos balneários em relação ao município de Florianópolis no período de 1970 a 1991.

TABELA 2 – Evolução da População dos balneários em relação a Florianópolis no período de 1970 a 1991.

Distritos	1980/1970 %	1991/1980 %	1991/1970 %
Lagoa da Conceição	56,89	89,15	196,77
Inglese	33,68	117,51	190,77
Canasvieiras	21,79	68,30	105,01
Florianópolis	35,80	35,80	84,61

Fonte: Ouriques (1996).

Pode-se observar que durante a década de 1970 somente a população da Lagoa cresceu, em termos percentuais, mais do que a população de Florianópolis em seu conjunto. Porém, na década seguinte, o distrito dos Ingleses do Rio Vermelho apresentou crescimento três vezes maior que o registrado no município, no mesmo período (OURIQUES, 1996).

Os três distritos tiveram sua população dobrada neste período, comparados à cidade de Florianópolis. Tal fato ocorreu devido a intervenção do Estado, principalmente no que diz respeito à infra-estrutura, como por exemplo, a duplicação da SC 401, que facilitou o deslocamento do centro para os balneários. Essas melhorias rodoviárias atraíram um grande número de pessoas de outras áreas de Florianópolis, como também pessoas de outras regiões, provocando um crescimento urbano ainda maior dos balneários e da própria cidade.

Em decorrência disso ocorreu uma grande expansão imobiliária, o que levou a mercantilização da terra, ou seja, o valor de troca sobre o valor de uso passou a predominar nas praias de Florianópolis, principalmente no norte da ilha. Com isso, houve uma verticalização da orla marítima, coisa inexistente nas décadas anteriores, o que veio a transformar vilas de pescadores em centros turísticos.

Segundo OURIQUES (1996:76) houve “a decadência das atividades tradicionais, implicando, via regra, na transferência da posse da terra e a expulsão das áreas de marinha de muitas famílias de agricultores e pescadores, em benefício das classes mais abastadas de Florianópolis e de outros lugares”.

Com tantas modificações em um curto período, ocorreu uma supervalorização fundiária, principalmente nos balneários do Norte e do Leste, além de bairros que levam a estas regiões em relação a parte central de Florianópolis, como pode-se constatar na (TABELA 3).

Segundo o SINDUSCON (1999), os balneários do Norte da ilha foram os que tiveram o maior número de área construída em Florianópolis, tanto de área comercial como também residencial ultrapassando os 100 mil m² de área construída. Um dos principais fatores que contribuíram para que isso ocorresse, foi a duplicação da SC 401, o que levou muitas pessoas a comprarem imóveis nesta região.

TABELA 3 – Variação da Valorização fundiária urbana em Florianópolis

Localidades	Variação no período de 1970 a 1993 em %	Variação no período de 1981 a 1993 em %
Lagoa da conceição	–	133,93
Canasvieiras	–	340,62
Cach. do Bom Jesus	–	283,59
Jurerê	–	346,88
Daniela	–	153,88
Ingleses	–	528,08
Praia Brava	–	–
Campeche	–	336,13
Santa Mônica	–	244,10
Trindade	–	380,70
Centro	616,50	–
Itacorubi	1.381,60	–
Beira –Mar Norte	4.305,00	–

Fonte: SINDUSCON (1999)

A valorização imobiliária, somado à falta de regulação do Estado, fez surgir várias construções clandestinas, loteamentos que não obedecem as regras de sustentabilidade dos ecossistemas, tais como: construções de casas em dunas, aterros de mangues, além de

construções nas encostas dos morros, o que contribui para a acelerada degradação do meio ambiente.

Convém salientar que a população vem crescendo fortemente nestes balneários, devido ao crescimento acelerado da indústria do turismo, que traz consigo novas oportunidades de trabalho, principalmente na construção civil e na prestação de serviços, sobretudo no período de alta temporada.

Além destes aspectos, destaca-se também o fato de que Florianópolis foi considerado pela Organização das Nações Unidas (ONU) em 1998, a segunda cidade brasileira com os melhores indicadores de qualidade de vida. Assim, todos estes fatores fazem ocorrer um processo de migração de pessoas de outras regiões, o que acelera a urbanização.

Segundo a SANTUR, de 1997 a 2002 passaram pela cidade de Florianópolis 2.648.484 turistas, muitos dos quais sentiram-se atraídos pela beleza e pela tranquilidade de Florianópolis e resolveram fixar residência na ilha, aumentando ainda mais seu crescimento populacional. Do total acima, 1.781,16 (Hum Milhão Setecentos e Oitenta e Um) eram turistas nacionais, e 867.32 (Oitocentos e Sessenta e Sete Mil) eram turistas estrangeiros, vindos principalmente, de países vizinhos do MERCOSUL (Uruguai, Paraguai e Argentina).

Analisando a tabela 04, pode-se observar uma pequena queda de turistas nacionais e uma substancial queda no fluxo de turistas estrangeiros de 2001 para 2002. Isto ocorreu devido as crises econômicas ocorridas, principalmente, na Argentina, que era responsável, segundo a SANTUR, por 90% dos turistas estrangeiros que visitam a ilha, o que vem causando transtorno, tanto para os hoteleiros como para os comerciantes, que vêem diminuir a receita que propiciava aos agentes econômicos e aos próprios cofres públicos, conforme TABELA 04.

TABELA 04 –Movimento Estimado de Turistas em Florianópolis (SC)

Origem	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Nacionais	270.189	272.643	287.859	335.132	319.901	295.464
Estrangeiros	154.591	85.815	147.631	171.109	232.987	75.163
TOTAL	424.780	358.458	435.490	506.241	552.888	370.627

Fonte: Santur / Gerência de Planejamento (2002)

A tabela 5 mostra que a receita estimada vem sofrendo vertiginosas quedas nos últimos anos, o que afeta diretamente a população de Florianópolis, tendo em vista que uma parcela importante dos moradores aproveita a temporada de verão para aumentar sua renda.

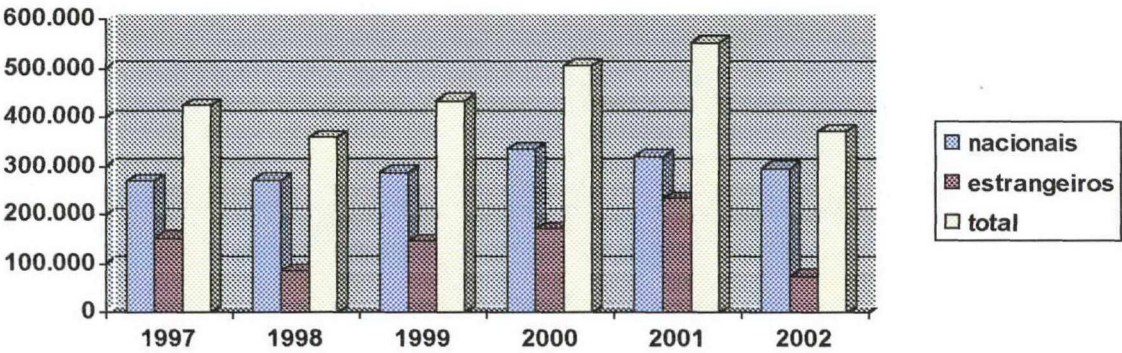


TABELA 05 – Receita Estimada em Dólar no período 1997 a 2002 (US\$)

Ano	Receita Turistas Nacionais US\$ (milhões)	Receita Turistas Estrangeiros US\$ (milhões)	Gasto médio Diário turista nacional	Gasto médio Diário Turista estrangeiro
1997	123.4	92.0	43.8	45.9
1998	97.8	38.2	35.1	33.6
1999	61.9	67.5	19.3	36.6
2000	75.2	69.6	23.3	35.1
2001	63.8	99.2	21.6	36.0
2002	62.2	22.3	20.3	22.1
TOTAL	484.3	388.9	163.4	209.2

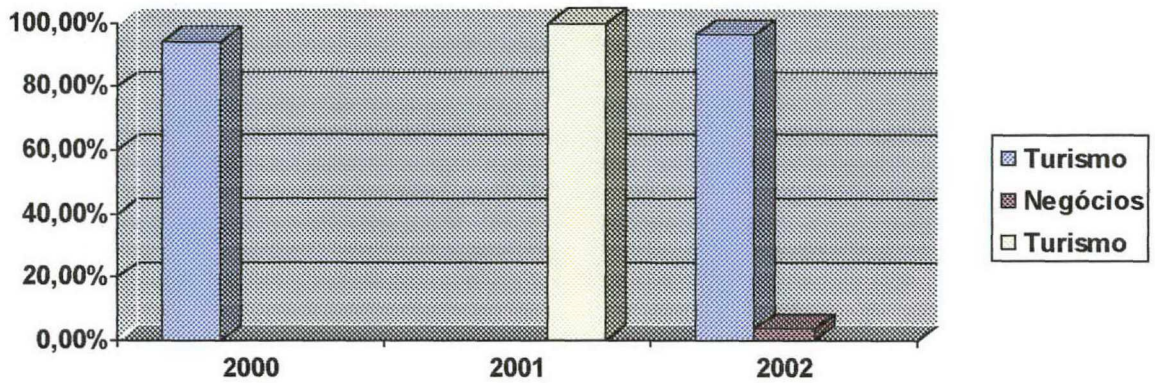
Fonte: SANTUR/ Gerência de Planejamento (2002)

Já a tabela 6 do mesmo estudo da SANTUR revelou que, dos turistas que visitam Florianópolis, 96.28% vêm fazer turismo, enquanto que 3.72% vêm a negócios.

TABELA 06 – MOTIVO DA VIAGEM

Motivo	2000	2001	2002
Turismo	94,24%	97.87%	96,28%
Negócios	5.76%	2.13%	3,72%
TOTAL	100,00%	100.00%	100.00%

Fonte: SANTUR / GERÊNCIA DE PLANEJAMENTO (2002).

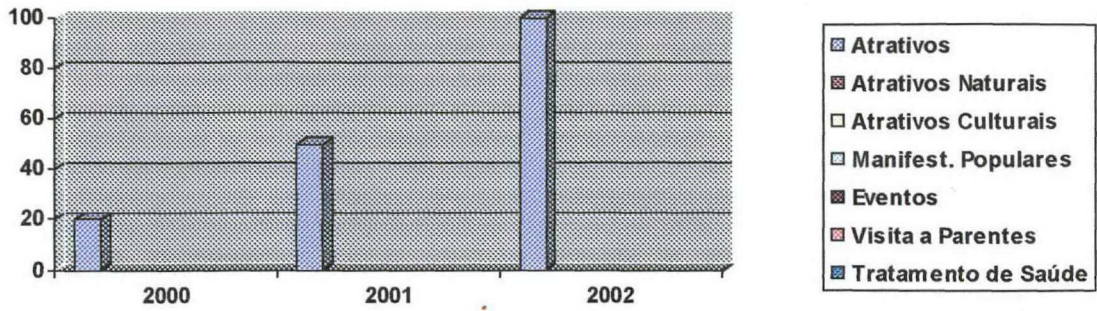


A Tabela 7 mostra que os atrativos naturais são os maiores responsáveis pela escolha dos turistas em relação a passar as temporadas de verão em Florianópolis, seguido dos atrativos históricos.

TABELA 07 – Principais Atrativos Turísticos Responsáveis pela Demanda turística no Período 2000 a 2002.

Atrativos	2000	2001	2002
Atrativos Naturais	81.91%	85.12%	75.83%
Atrativos Culturais	3.62%	3.25%	2.18%
Manifest. Populares	0.23%	0.13%	0.38%
Eventos	1.13%	0.38%	0.90%
Visita a Parentes	12.38%	10.43%	20.13%
Tratamento de Saúde	0.73%	0.69%	0.58%
TOTAL	100.00%	100.00%	100.00%

Fonte: SANTUR/Agência de Planejamento (2002).



3.2. A Internacionalização do Aeroporto Hercílio Luz como Fator de Desenvolvimento Turístico.

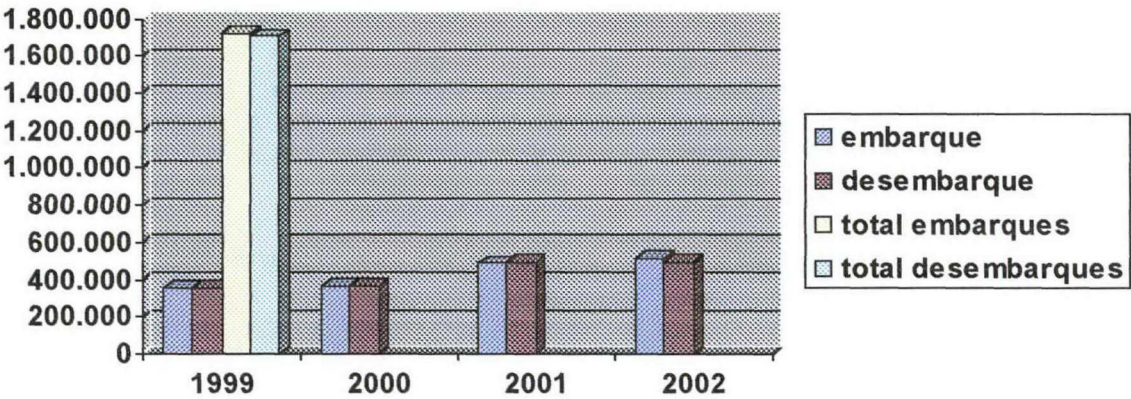
Em 3 de Outubro de 1995, com o objetivo de atender a crescente demanda de turistas que se dirigiam a Florianópolis, o Aeroporto Hercílio Luz foi internacionalizado.

Segundo a INFRAERO, com a internacionalização e visando melhor a acomodação dos passageiros, foi necessário aumentar o terminal de passageiros, que ganhou uma área há mais de 2 mil m², bem como teve sua pista ampliada em 800m. Estas duas obras custaram aos cofres público a quantia de R\$ 2,6 milhões, talvez um custo baixo levando-se em consideração o grande número de turistas que passam pela ilha, como pode ser analisado através dos números da (TABELA 08).

TABELA 08 – Movimento anual de Embarque e Desembarque de Turistas Nacionais de 1999 a 2002.

PERÍODO	Embarque	Desembarque
1999	355.706	352.246
2000	362.688	365.648
2001	490.311	491.472
2002	514.613	495.904
TOTAL	1.723.318	1.705.270

Fonte: INFRAERO/ Gerência de Operações e Segurança (2002)



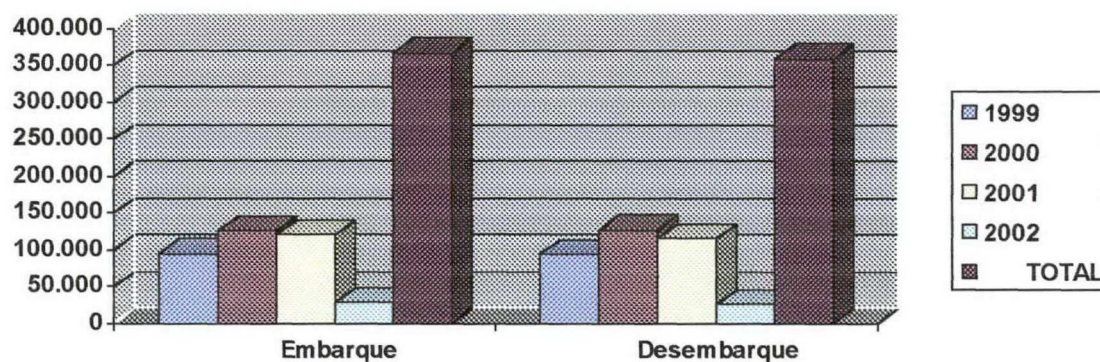
Pode-se observar que houve um aumento de 1.96% de embarques, ou seja, de pessoas que deixaram Florianópolis para outras regiões. Em contrapartida ocorreu um aumento de desembarques em Florianópolis de 3.80%, no ano de 2000.

No mesmo período considerado ocorreu um aumento de 33,25% de embarques Internacionais, contra um aumento de 35,81% de desembarques Internacionais na ilha, conforme dados da tabela 9.

Tabela 09 – Movimento anual de Embarque e desembarque de Turistas Internacionais no período de 1999 a 2000.

Período	Embarque	Desembarque
1999	94.338	93.330
2000	125.705	126.748
2001	119.724	114.812
2002	27.896	25.135
TOTAL	367.663	360.025

Fonte: INFRAERO / GERÊNCIA DE OPERAÇÕES E SEGURANÇA (2002)



3.3. Florianópolis capital nacional de vôos charter

Apesar de Florianópolis ser a “capital nacional de vôos charter”, este tipo de transporte turístico sofreu uma queda de 41% em relação à temporada passada. Pesquisas mostram que os vôos regulares internacionais também sofreram uma redução. Do total de 278 pousos e decolagens realizados entre dezembro de 2001 e janeiro de 2002, a comparação com o mesmo período (dezembro/2002 e janeiro/2003) revelou uma queda de 66% (Tabela 10).

“Esta é a crise mais forte que se apresentou para a aviação em vôo charter que já presenciei”, disse Ênio Sebastião Sombrio, gerente de operações e segurança da Infraero em

Florianópolis. Ele informou que o número de passageiros também caiu, em 2002 no auge das férias, vieram 12,9 mil, contra os 7,3 mil visitantes registrados até janeiro de 2003.

De acordo com Sombrio, a crise econômica na Argentina foi a principal responsável pela diminuição dos vôos. “A maioria, ou seja, 97% dos passageiros que chegavam em vôos charters, procediam de Buenos Aires. Os outros 3% eram do Chile, Uruguai e Paraguai”, afirma Sombrio.

Segundo o gerente de operações, não há indícios próximos de que a situação melhore em curto prazo. “Ainda não temos nem mesmo informações sobre vôos extras para o Carnaval”, disse Sombrio, referindo-se ao próximo feriado prolongado que só acontece em março. Para o gerente, em abril deve aumentar o número de turistas uruguaios na cidade, que tradicionalmente visitam Florianópolis nesse período do ano.

Tabela 10 – Chegadas e partidas no Aeroporto Hercílio Luz

Transporte voo charter	14/12/2001 a 21/01/2002	14/12/2002 a 21/01/2003
Pousos	87	51
Decolagens	86	51
Total	173	102
Passageiros embarcados	4.107	2.746
Passageiros desembarcados	5.602	4.718
Total de passageiros	9.709	7.464
Transporte regular internacional	14/12/2001 a 21/01/2002	14/12/2002 a 21/01/2003
Pousos	139	48
Decolagens	139	47
Total	278	95
Passageiros embarcados	5.592	2.172
Passageiros desembarcados	7.347	5.159
Total de passageiros	12.939	7.331

Fonte: INFRAERO / GERÊNCIA DE OPERAÇÕES E SEGURANÇA (2002)

Capítulo IV – A Urbanização de Florianópolis e seus Impactos Ambientais – O Caso da Via Expressa Sul

4.1. O processo de Industrialização e as migrações

A ocupação de indústrias nos espaços urbanos ocorreu devido a necessidade destas empresas de estarem próximas de toda uma infra-estrutura necessária para o seu funcionamento, bem como a necessidade de estarem próximas de outras empresas para baratarem seus custos. Concluída esta fase do processo, o passo seguinte é conseguir pessoas, geralmente de regiões próximas, a se juntarem ao núcleo urbano já formado ou em formação. Através destas indústrias é que surgirão vários tipos de novos serviços, bem como a valorização dos serviços já existentes. Com isso, a cidade passa a ser o centro das atividades econômicas. “Neste contexto, as migrações internas não parecem ser mais que um mero mecanismo de redistribuição espacial das atividades econômicas” (SINGER, 1990:33).

Ao controlar os preços da produção, o governo faz com que as relações de trocas entre campo e cidade tornem-se cada vez mais favoráveis à cidade, com isso criam-se desigualdades regionais, o que estimula as migrações internas.

Segundo Gunnar Myrdal (Apud Singer, 1973:37) “as regiões favorecidas não cessam de acumular vantagens e os efeitos de difusão do progresso se fazem sentir num âmbito territorial relativamente acanhado. A população das áreas desfavorecidas sofre, em consequência, de um empobrecimento relativo: o arranjo institucional faz com que participem do processo de acumulação sem que possam beneficiar-se dos seus frutos”.

Em alguns locais existe uma certa divisão inter-regional do trabalho, usufruindo de uma mesma base na produção para sua sobrevivência. De qualquer forma o nível de vida de seus moradores é baixo, além de não existir uma perspectiva de melhora econômica.

Essa análise baseou-se em dados obtidos no EIA/RIMA e em diversos estudos anteriores e posteriores à construção da obra

Os fatores de mudança fazem parte do próprio processo de industrialização, na medida em que este atinge a agricultura, trazendo consigo mudanças de técnica e, em consequência, aumento da produtividade do trabalho. Os fatores de estagnação resultam da incapacidade dos produtores em economia de subsistência de elevarem a produtividade da terra. Os fatores da mudança provocam um fluxo maciço de emigração que têm por consequência reduzir o tamanho absoluto da população rural. Os fatores de estagnação levam à emigração de parte ou da totalidade do acréscimo populacional devido ao crescimento vegetativo da população rural, cujo tamanho absoluto se mantém estagnado ou cresce apenas vagarosamente.

4.2. As Migrações Internas e suas várias faces

A partir de 1960, dois tipos de migrações internas ganharam corpo em Florianópolis as migrações cidade – cidade e as migrações campo – cidade. O primeiro caso decorre do deslocamento de famílias de classe média vindas de outras regiões, como Rio Grande do Sul, Paraná, Rio de Janeiro e São Paulo. Estas famílias vieram para trabalharem em empresas estatais recém criadas como ELETROSUL, TELESC, CELESC e outras.

Além dessas empresas, um outro fator que contribuiu para este tipo de migração foi a instalação da Universidade Federal de Santa Catarina no bairro da Trindade. Esta obra atraiu muitos filhos de famílias vindas de outras regiões. Estes fatores contribuíram para formações de bairros com total infra-estrutura, como no caso da Trindade, Itacorubi, Santa Mônica etc. Depois da instalação das obras citadas anteriormente, ocorreram grandes modificações na área sócio – econômica, uma vez que várias obras foram construídas nestes locais, como abastecimento de água, construção de escolas, etc , para atender a demanda dos filhos dos funcionários das estatais, bem como outros melhoramentos o que contribuiu para acelerar o processo de urbanização destas localidades.

Segundo dados do IBGE, do censo de 1991, os imigrantes interestaduais, ou seja, aqueles brasileiros natos residentes no Estado e nascidos em outras Unidades da Federação, foram contabilizados, como de maior procedência, vindos dos Estados do Rio Grande do Sul. São Pulo e Paraná.

O outro tipo de migração interna que ocorreu neste período foram as migrações campo - cidade, ou seja, aquelas pessoas que por motivos econômicos trocaram o campo pela cidade, em busca de uma vida melhor.

Tal tipo de migração acarretou vários problemas de ordem social, pois segundo

(Singer, 1990:36) “a carência de serviços urbanos, sintoma visível do congestionamento recai sobre as camadas mais pobres da população, já que o mercado imobiliário encarece o solo das áreas de melhor qualidade o que vem a favorecer as pessoas de maiores recursos e as empresas, naturalmente”.

O que sugere que os indivíduos vindos do campo, por não terem posses nem qualificação profissional, expandem a massa de trabalhadores já existente sendo obrigados a se sujeitarem aos piores empregos.

Tais dificuldades fazem com que esta população de migrantes construa suas casas em locais inadequados para moradia, como nas encostas dos morros, mangues e outras áreas, principalmente em regiões próximas ao mercado de empregos. Tal população hoje já soma 15,5% do total da população do município, ou seja, 44.292 habitantes, segundo dados fornecidos pela Associação Habitacional da UFSC (TABELA 11).

Para combater este crescimento acelerado de favelas que vem se alastrando gradativamente no município, a prefeitura juntamente com a COHAB, vem desenvolvendo projetos de construções de edifícios para abrigar estas famílias que vivem em condições precárias e sem nenhuma infra - estrutura básica.

Tabela 11 – População e áreas de interesse Social – Florianópolis

Período	População Total do Município	Numero de áreas Carentes	População das Áreas Carentes	% População Áreas Carentes
1987	228.246	29	21.393	9,4
1991	254.941	42	32.290	12,7
1996	271.281	46	40.283	14,8
1999	284.987	52	40.292	15,5
2001	292.254	54	40.857	15,8

Fonte: Associação Habitacional da UFSC (2001).

4.3 – O caso da Via Expressa Sul

4.3.1. O que é a Via Expressa Sul

A Via Expressa Sul é um projeto de iniciativa do Governo do Estado de Santa Catarina, e a implantação é de responsabilidade do Departamento de Estradas e Rodagem (DER). A via expressa sul está localizada no bairro Saco dos limões, baía sul, na parte oeste da ilha de Santa Catarina, limitando-se na orla marítima atual desde a ponta dos limões até a foz do rio Tavares, no acesso ao aeroporto Hercílio Luz, no município de Florianópolis.

A implantação da via expressa sul e suas derivações tem extensão total 15.920 metros divididos, para fins de construção, em cinco lotes de terraplanagem e pavimentação e um lote de obras especiais. O estudo dos impactos ambientais ficou restrito à implantação dos segmentos denominados lote 1 (1.478 metros de extensão ligando o sistema viário existente no aterro da baía sul, através de um túnel duplo, sob o morro do Antão com 730 metros de extensão, conforme figura 4.

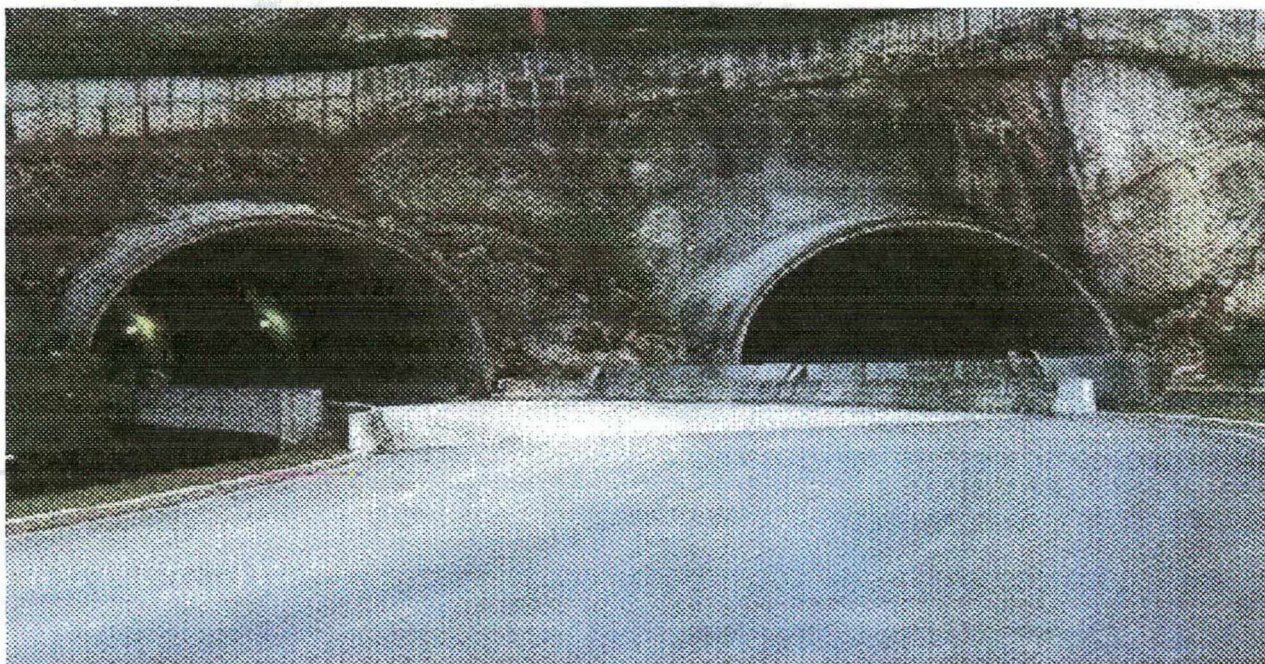


Figura 4 – Saída dos Túneis do lado do Saco dos Limões

Fonte: Iguatemi Engenharia (2002)

Para a construção destes túneis foram retirados 168.860 metros cúbicos de rocha, com 16.667 metros quadrados de pavimento rígido em concreto, tendo três faixas de tráfego cada um. Já o lote 2, com 4.544 metros de extensão, compreendeu serviços de terraplanagem e pavimentação destacando-se a execução do aterro hidráulico do Saco dos Limões, conforme figura 5.

Esta obra movimentou 7,78 milhões de metros cúbico de areia e 700 mil metros cúbicos de terra para o aterro, o qual ocupa uma área de 1,2 milhões de metros quadrados, para servir de suporte para o sistema viário.



Figura 5 – Vista do Aterro hidráulico do Saco dos Limões suporte para o sistema viário

Fonte: Iguatemi Engenharia (2002)

Este sistema viário envolveu as vias da Prainha, que possuem 1.480 metros lineares de vias, com duas pistas e três faixas cada com 3,6 metros de largura; o vão central de dez metros de acostamento e o acostamento interno de um metro; as interseções de retorno ao Saco dos limões, em direção a UFSC e a Costeira do Pirajubaé, num total de 4.544 metros lineares, conforme figura 6.



Figura 6 – Área de abrangência da Via Expressa Sul

Fonte: Iguatemi Engenharia (2002)

As obras do lote 6 previa a construção de três viadutos, sendo dois duplos e um simples. Os dois viadutos duplos localizam-se, respectivamente, nos emboques do túnel: um na Prainha e o outro na interseção para o campus da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Vale a pena salientar que devido ao seu alto custo, o terceiro viaduto não foi construído.

Apesar de seu projeto original datar de 1970, essas obras começaram apenas em Outubro de 1994. Segundo informações da empresa de Engenharia Iguatemi 95% da obra está praticamente concluída, restando apenas o trecho que vai da seta do Rio Tavares ao Aeroporto Hercílio Luz, conforme figura 7.



Figura 7 – Vista aérea do trecho não concluído que liga a seta do Rio Tavares ao Aeroporto Hercílio Luz.

Fonte: Iguatemi Engenharia (2002).

Tal obra foi contratada a um preço inicial de R\$ 50.844.601,27, mas teve um custo final de R\$ 90.000.000,00.

A via expressa sul tem como objetivo ampliar a oferta viária das ligações entre a área central de Florianópolis e aquelas onde se situam o Aeroporto Hercílio Luz e as praias da Armação, Campeche, Armação, Pântano do Sul e todo o sul da ilha, melhorando, nesses percursos, os padrões de circulação. Vale a pena salientar que as obras da Via Expressa Sul foram suspensas em agosto de 1998, devido ao atraso de noventa dias no recebimento das faturas emitidas, período de inadimplência previsto pela legislação em vigor para que ocorra esta paralisação.

“Como pode-se observar através dos dados fornecidos acima, a Via expressa Sul apesar de beneficiar o sistema viário, e tornando cômodo o acesso até então tão conturbado ao Sul da ilha, tem também o seu lado negativo que são os impactos ambientais para a comunidade dos bairros do Saco dos Limões; Costeira Rio Tavares e outros”.

4.3.2. O Bairro do Saco dos Limões e a Via Expressa Sul

Para estudo dos impactos ambientais foi selecionado o subdistrito do Saco dos Limões e localidades adjacentes, já que serão estas as áreas mais afetadas diretamente pela implantação do empreendimento.

4.3.2.1. Aspectos Sócio-Econômicos

4.3.2.1.1. Educação

Existe no subdistrito do Saco dos Limões cinco entidades escolares, sendo três da rede estadual (1º e 2º grau completos), uma municipal (pré escolar até a 3ª série do segundo grau), e uma particular (4ª série do primeiro grau). Na comunidade existem várias creches e jardins de infância mantidos por instituições públicas, como a prefeitura que atendem um universo de aproximadamente 400 crianças de 0 a 6 anos. No entanto, 3,9% da população total dos jovens que ali residem, procuram outros colégios do Centro melhores condições de estudo. No ensino superior estão matriculados 1,4% da população global. O índice de analfabetismo é de 8,4% (pessoas acima de 15 anos que não sabem ler nem escrever), o que pode ser considerado baixo se comparado com a realidade do Brasil. No entanto se comparado com a realidade de Santa Catarina este índice não é tão favorável, já que em Santa Catarina o índice é de 7,8%.

Os dados relativos a Costeira do Pirajubaé, escolhida como amostra do subdistrito, espelham o nível de escolaridade da população local, pois verifica-se que a maioria parou no 1º grau.

4.3.2.1.2. Saúde

A saúde de uma população depende de vários fatores como: saneamento básico, alimentação, condições sócio-econômicas, fatores ambientais e outros. Estes fatores, somado à falta de educação ambiental da população, que joga resíduos sólidos em valas, córregos e principalmente no mar, gerando um alto grau de poluição, provocam impactos negativos sobre as condições de saúde da população. Entre os principais problemas de saúde encontrados no

bairro do Saco dos Limões, foram constatados diarreia e verminose em várias crianças da comunidade. São poucos os recursos médicos e dentários existentes no bairro.

4.3.2.1.3. Lazer

Apesar de muito diversificadas, as áreas de lazer ainda são consideradas insuficientes. O bairro possui apenas uma praça, dois clubes recreativos e esportivo, estádio de futebol, uma quadra aberta, uma sede de escola de samba, áreas de lazer no centro social, bem como quadra de futebol suíço e futebol de salão.

4.3.2.1.4. Religião

A religião católica é predominante no bairro Saco dos limões, com 88,12%, seguido de protestantes, com 5,23% e outras 6,65%. Existem na comunidade três igrejas católicas Uma no José Mendes (igreja São Judas Tadeu), a igreja matriz no Saco dos Limões (Nossa Senhora da Boa Viagem) e a Igreja da Costeira (São Pedro da Costeira), duas igrejas presbiterianas independentes, uma no Saco dos Limões e a outra na Costeira, duas igrejas da Assembléia de Deus e dois centros espíritas uma no José Mendes e o outro na Costeira.

4.3.2.1.5. Moradia

Quase 100% das casas são servidas por energia elétrica, 96% delas contam com ligação de água da rede pública mantida pela Companhia de Água e Saneamento de Santa Catarina S.A., 3% obtêm através de poços ou fontes naturais e 1% dos moradores vão buscar água em vizinhos. Como já foi assinalado, não há rede de esgoto. Não foram encontradas favelas, e nas casas de baixo padrão, porém em número reduzido, não chegando a 1% do total das residências.

As casas construídas em alvenaria (tijolo e cimento) chegam a 39,6%; as construções mistas (madeira e tijolo) somam 35,6%; e as casas somente de madeira totalizam 24,7%. Cabe destacar que 79% dos proprietários declaram-se residir “em boas condições” e 21%,

“razoavelmente”. Dessas apenas 55,8% possuem fossa séptica, porém de qualidade não comprovada. Na região do mangue tudo é despejado nas águas, já que o lençol freático está praticamente na superfície, não havendo como construir fossas. Apesar dos bairros Saco dos Limões e José Mendes possuírem uma melhor consciência de saneamento básico, 28% das casas que estão nas elevações dos morros não possuem fossas.

4.3.2.1.6. Atividades Econômicas

Como já foi dito anteriormente, as comunidades existentes no subdistrito do Saco dos Limões são nitidamente residenciais. A produção primária que era desenvolvida anteriormente desapareceu por completo, a partir do momento em que as propriedades rurais foram loteadas, dando lugar a expansão urbana de Florianópolis.

Em relação ao setor secundário, os mais importantes são: Imprensa Oficial de Santa Catarina, que emprega 257 pessoas; Luz e Companhia de Refrigerantes Indústria e Comércio; cinco panificadores, oito serralherias; o que perfaz um número de 29 empresas, que oferecem cerca de 458 empregos diretos. O setor terciário (prestação de serviços) emprega 1.043 pessoas, sendo que os serviços são exercidos fora da comunidade, principalmente no centro urbano de Florianópolis, em atividades no setor público.

4.3.2.2. Dinâmica Ambiental

Analisando o estudo de caracterização ambiental, podemos definir a região como sendo de um ambiente tipicamente de estuário, dando suporte a várias funções urbanas. Como resultado de sua localização e da reduzida profundidade do sistema, exhibe águas com baixas circulação, quando comparada às existentes nas adjacências, havendo um predomínio dos processos de deposição e de acúmulos de sedimentos.

Com relação à fauna e à flora foi demonstrado que a maior parte da baía encontra-se fortemente impactada, com sua vegetação totalmente descaracterizada e com uma fauna essencialmente composta por espécies tolerante ao homem.

4.3.2.2.1. Flora

De acordo com Caruso (1990:158) “a cobertura vegetal nativa da região estudada era composta, em 1938, predominantemente por vegetação herbácea, sendo sujeita a inundações periódicas. As costas mais elevadas eram cobertas por vegetação florestal primária que, já nessa época, eram alvo de desmatamento seletivo de alguma espécies de árvores adultas usadas para a construção civil, naval ou mobiliária. As margens do rio Tavares concentravam as faixas de formação manguezais, igualmente presentes em locais situados dentro da área de influência desse sistema fluvial”.

Atualmente, em consequência de um processo gradual de expoliação da vegetação, que eliminou cerca de 76% das espécies nativas de Florianópolis, a flora presente no entorno da baía sul encontra-se, em sua maior parte, nitidamente descaracterizada. A floresta primária, originalmente presente nos morros situados em área limitrofes à região estudada, foi substituída por vegetação secundária. Exceções ocorrem apenas no que diz respeito aos manguezais que, apesar de terem sofridos impactos durante a construção do aeroporto Hercílio Luz, ainda preservam seu potencial de abrigar uma variedade de espécies pertencentes a fauna.

4.3.2.2.2. Fauna

A fauna apresentou predomínio de várias espécies de peixes tropicais, refletindo a influência de corrente tropical no Brasil. Das 34 espécies observadas foram identificados, como de importância econômica para a região, a tainha, parati, carapeba e robalo, sendo que as três primeiras mais o peixe espada, estão presente em 100% dos desembarques de pescados. Ainda de acordo com depoimentos de pescadores e moradores locais, outras espécies de água doce, como a traíra, acará e tilápia (esta introduzida no local através de cultivo), podem ser vistas no local durante período de chuvas. Quanto à fauna de aves, foram identificados 18 espécies na região. Considerando a área dentro da qual foram feitos os estudos de observação

ambiental, destacam-se entre a garça azul e a batuira de coleira, além do dorminhoco e socol, estes últimos típicos habitantes de manguezais.

Seguindo o mesmo padrão observado para os peixes, a composição da fauna das aves sofreu gradual queda. Observou-se que as espécies do mangue estão sendo substituídas gradualmente por espécies urbanas ou sinantropas, espécies que toleram a presença do homem.

4.3.2.3 – Os Impactos Sócio – Ambientais

Em todas as etapas da obra foram realizados estudos dos impactos sobre a flora e a fauna da região principalmente, durante a operação de dragagem.

Segundo diversos estudos realizados, a ação de remover o sedimento lodoso depositado sobre a jazida de areia a ser explorada através de dragagem, acarretaria quatro prováveis impactos sobre os organismos locais.

1. O aumento na quantidade de material em suspensão;
2. Subseqüente redução da camada fótica da baía, possivelmente afetando diretamente os organismos planctônicos fotossintetizantes, o que poderá comprometer a produtividade primária dessa área;
3. Na área a ser dragada, ocorrerá a redução total da fauna que vive no fundo da água, sobre a areia. É uma tendência natural dos ecossistemas o seu restabelecimento após interferência do ser humano. Contudo neste caso, o restabelecimento será apenas parcial;
4. Além disso, a fauna que passara a ocupar o local dragado não será a fauna original, uma vez que será formada num ambiente com características bióticas diferentes das encontradas anteriormente na região. Portanto, este é um impacto ambiental que dificilmente poderá ser revertido, e que pode ser considerado como extremamente negativo.

Ressalta-se também a redução de espécies marinha como a *Anomalocardia Brasiliana* (berbigão). Segundo estudos realizados entre outubro de 1996 e Outubro de 1997, houve uma redução de 42% de abundância do estoque desta espécie, isto devido a dragagem, conforme depoimentos de famílias que viviam da extração do berbigão. Além disso, outras espécies também foram afetadas como a Manjuba; a Tanhota; o Bagre; a Corvina e outras.

Segundo depoimento de pescadores locais, “antes do início das obras da Via Expressa Sul eles pescavam em média 100 Kg de peixes por dia sendo estes de várias espécies. Hoje, após o término da obra, eles conseguem capturar uma faixa de 10Kg diários, isto navegando próximo ao baixio” (área próxima ao mangue do aeroporto). Os mesmos pescadores colocaram ainda que “o camarão que eram pescados com grande facilidade, chegando a aproximadamente a 50 Kg por dia, hoje não chegam a 5Kg por dia”, demonstrando o grande impacto que a obra causou ao meio ambiente local.

Estudos da Faculdade de Ciências do Mar (FACIMAR), através de relatório de monitoramento entre janeiro de 1997 e janeiro de 1998 dos parâmetros físico – químico da baía sul, observaram os seguintes impactos ocasionados pela dragagem:

- 1) Nitrogênio Inorgânico Dissolvido (NID): apresentou uma elevação de até 4 vezes em relação aos meses pós – dragagem.
- 2) Fósforo Total (PT): teve um incremento de 2 vezes no período de dragagem
- 3) A relação Nitrogênio Inorgânico Dissolvido e Fósforo Inorgânico Dissolvido (NID/PID) apresentaram um aumento de 15 vezes no período de dragagem.
- 4) Clorofila a: sua concentração apresentava-se 2 vezes maior no período de dragagem.
- 5) Oxigênio dissolvido (OD): diminuição em 20% na atuação deste gás durante a dragagem.

Os resultados das análises de metais pesados na área monitorada evidenciaram a influência da atividade de dragagem ocorrida em Dezembro de 1996. As maiores concentrações de Cobre, Cromo, Chumbo e Zinco relacionam-se às áreas de sucção e lançamento de sedimentos, isto é, de maior turbidez na coluna de água.

Evidenciou-se que no período de dragagem para a construção do aterro hidráulico, ocorreu um desequilíbrio nas concentrações dos parâmetros químicos monitorados quando comparados com outros ecossistemas de iguais características.

Segundo o mesmo estudo, o manguezal do Rio Tavares, quando comparados a outros manguezais do Estado, como o manguezal do Rio Camboriu e manguezal do Itacorubi, apresentou um número relativamente menor de exemplares e de espécies crustáceos. Segundo as pessoas envolvidas nos estudos, tais impactos não podem serem atribuídos exclusivamente à construção da Via Expressa Sul, uma vez que nenhum estudo foi realizado antes das obras serem iniciadas.

4.3.2.4. Impactos sobre o Meio Físico

A dragagem provocou alterações no fluxo de correntes marinhas próximo as jazidas, bem como na área molhada próximo ao bota fora. Durante a fase da operação da draga, o material dragado para o aterro hidráulico é composto de uma solução de água do mar e sedimentos, onde a parte líquida tende a se escoar em direção ao mar, logo após o seu lançamento na área aterrada.

Tal processo provoca a formação de uma nuvem de sedimentos finos (Pluma) nas circunvizinhanças do espelho de água próximo ao local de lançamento. Esta pluma provoca um eventual sufocamento dos organismos que vivem no fundo do mar, afugentando a fauna de locomoção própria, além de acelerar o processo de assoreamento.

Além disso, a dragagem provoca fendas e cavas que irão promover alterações na hidrodinâmica local. Como decorrência da formação destas fendas, haverá uma alteração da batimetria.

Durante a operação de escavação do túnel e terraplanagem houve um incremento localizado de emissão de poeira, o que causou uma poluição visual bem como uma sensação de desconforto para a população local. Além disso, o transporte de material e abertura das rochas causou um aumento da poluição sonora.

A abertura dos túneis poderá provocar um rebaixamento do lençol freático na área de influência da escavação, o que afetara as famílias residentes próximas a estas áreas.

Estudos realizados pelo Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF) determinaram a existência de vários locais com precária estabilidade de encostas, especificamente no trecho entre os morros do Mocotó e da Chica. Existem depósitos que configuram uma situação de instabilidade para as pessoas que habitam o sopé da encosta. As deformações para as escavações poderão instabilizar alguns destes locais, trazendo o risco de desabamento.

4.3.2.5. Impactos sobre a População

Os impactos da obra sobre a população são muitas, começando já a partir de sua implantação. Tais obras viárias, geralmente, demandam desapropriações que nem sempre não pagam o preço justo aos proprietários dos imóveis, causando desconforto aos mesmos. Além disso, tais empreendimentos determinam alterações no cotidiano das pessoas que têm estreito relacionamento com o mar, tanto no Saco dos Limões como costeira do Pirajubaé, sejam eles pescadores ou coletores de Berbigões. Estas pessoas durante 30 meses não puderam circular no banco de areias, em busca daquela que era sua principal fonte de alimentação, fato este que para os técnicos responsáveis era irrelevante, já que afetava apenas um pequeno numero de coletores cadastrados. Porém, os mesmos não se importaram com o grande número de pessoas que não eram cadastradas. Outro segmento social que teve seu cotidiano afetado foi aquele composto pelos pescadores que possuem ranchos de pesca na orla do Saco dos limões e na Seta. A implantação da Via Expressa Sul impedirá o acesso ao mar de 138 desses ranchos.

Houve alterações no uso do solo na região, uma vez que no local destinados aos emboques dos túneis residiam quarenta e oito famílias que foram desapropriadas e, como já foi citado anteriormente, não receberam o valor que deveriam receber por seus imóveis.

Quanto à circulação urbana e ao transporte coletivo, foram previstas e realmente aconteceram perturbações, quando da montagem do canteiro de obras alterando o transito nos arredores. As interferências com o sistema viário provocadas pelas obras da Via Expressa Sul acarretaram prejuízos à circulação urbana e ao transporte coletivo de diversas formas:

- a) Problemas de circulação na Rua Silva Jardim, José Maria da Luz e Jerônimo José Dias, motivados pela circulação conjunta do tráfego de obra;
- b) Aumento do tráfego, face as características locais que não permitem desvios, o que irá acarretar uma sobrecarga na circulação de veículos, comprometendo a fluidez do trânsito, bem como o desgaste do pavimento das vias;

- c) Tal aumento na circulação, poderá vir a provocar um maior número de acidentes, inclusive com atropelamentos; e
- d) Toda a região sofrerá o carreamento do solo para as pistas, o que irá provocar um aumento de poeira e, em alguns casos, comprometer a segurança do tráfego, principalmente nos dias de chuvas.

Ainda em relação aos impactos negativos, deve-se ressaltar os aspectos relacionados à poluição sonora, uma questão de grande relevância haja visto que tal empreendimento se dará numa zona urbana. Sendo que serão utilizados explosivos e maquinários pesados.

A explosão de rochas produz vários efeitos secundários, destacando-se os seguintes:

- a) Vibrações induzidas nas residências próximas, que podem provocar danos as estruturas das mesmas;
- b) Ondas de choque que serão transmitidas pelo ar, que irá produzir sobrepressão, podendo vir a danificar componentes estruturais, além de produzir poluição sonora;
- c) Projeção de fragmentos de rocha além do local de detonação, podendo causar acidentes; e
- d) Formação de nuvens de poeira causando uma sensação de desconforto.

Por outro lado, segundo os idealizadores das obras, colocam-se como ponto positivo a criação de novos postos de trabalho, que serão em média 400 (quatrocentos) empregos, durante os 32 meses de realização da obra, chegando a 750, no pico dos serviços. Segundo os mesmos, tal aspecto é positivo uma vez que irá representar um significativo aquecimento na indústria da construção civil em Florianópolis, observou-se que a geração de empregos não beneficiou, em momento algum, a mão –de – obra existente na cidade, já que a grande maioria dos técnicos, engenheiros e, por último, os peões de obra vieram de fora da cidade e de fora do Estado.

Outro ponto positivo que foi colocado é que, com a obra em operação, os impactos em relação à circulação urbana e ao transporte coletivo apresentarão resultados permanentes. Entre os mais significativos, pode-se destacar:

- a) Melhoria do conforto e da confiabilidade do transporte coletivo, que certamente irá atrair novos usuários;
- b) Diminuição do tempo de percurso e, conseqüentemente, redução dos tempos de viagem e aumento das facilidades de deslocamento; e
- c) Economia do consumo de combustível da frota que irá circular.

4.3.2.6. Medidas Mitigadoras

A avaliação dos impactos ambientais decorrentes do processo de implantação e operação da Via Expressa Sul, permitiu a definição de uma série de medidas que visam atenuar seus efeitos negativos e otimizar os positivos. De um modo geral, buscam-se meios para que a Via Expressa Sul atenda a comunidade da melhor forma, com os menores custos possíveis, tanto do ponto de vista econômico quanto ambiental.

Tais medidas foram organizadas em duas categorias. Em primeiro lugar, aquelas que se relacionam à manutenção das atuais condições de permanência para a fauna e flora locais.

Em segundo lugar, estão as medidas que visam assegurar aos que habitam, trabalham ou circulam nas áreas afetadas pelo empreendimento, a continuidade de suas atividades econômicas e sociais.

4.3.2.6.1. Medidas Relacionadas ao Meio Físico – Biótico

Em função da sequência de dragagem é possível reverter uma ação que acarretaria um impacto negativo para um eventual impacto positivo. A comunicação das águas do interior do Saco dos Limões com a baía Sul encontra-se prejudicada em função do banco de areia formado em sua boca. A remoção parcial dessa formação favoreceria a renovação das águas interiores. A sequência de dragagem provocou uma abertura da ligação anterior existente o que favoreceu trocas hídricas mais intensas, melhorando a qualidade da água.

Visando evitar a formação de uma pluma muito extensa na área molhada próxima ao aterro hidráulico, foram construídos diques de contenção, o que minimizou a situação de assoreamento em locais indesejados. Aplicando esses procedimentos estimasse que ocorra uma redução no impacto a ser gerado pelo empreendimento sobre a fauna e flora local.

Para reduzir o impacto negativo sobre a população de *Anomolocardia Brasiliana* (berbigão) situada no banco de areia, sugeriu-se a coleta intensiva desses espécimes antes do início das obras. Tal procedimento permitirá a redistribuição desses espécimes em outras áreas, criando um reservatório que permita o manejo da espécie na região.

Para evitar rupturas do aterro de areia nos locais de argila mole, recomendou-se a utilização de gel sintético para reforçar o solo. Tal medida evitaria o consumo desnecessário de areia do banco do Rio Tavares.

Em relação as dez residências situadas próximas ao emboque sul dos túneis recomendou-se o abastecimento de água da rede da Casan ou por bombeamento, para evitar a falta de água, devido ao rebaixamento do lençol freático.

O transporte de todo material retirado do túnel deveria ser realizado em caminhões cobertos por lonas. No local de deposição deveram ser tomadas medidas para evitar a contaminação das águas em dias de chuva. Finalmente, as jazidas exploradas deverão ser recuperadas, tanto na conformação do terreno como no revestimento vegetal.

4.3.2.6.2. Medidas relacionadas à População

No que se refere à população, a primeira medida que deveria ser adotada era a realização de uma ampla campanha de esclarecimento público sobre a obra e seus efeitos. Este esforço deveria atingir distintos públicos alvo, devendo transformar-se em um Programa de Comunicação Social para o empreendimento.

Em segundo lugar estão as medidas indenizatórias. Todo e qualquer imóvel cuja remoção seja necessária para a implantação do projeto, deverá ser previamente indenizado, a preço de mercado e em comum acordo com seu ocupante.

Os 138 trechos de pesca, cujo acesso ao mar será impedido, deverão ser reassentados provisoriamente, em áreas da franja do aterro hidráulico produzido, a serem ainda determinadas. Ali permanecendo até que seja projetada e executada nova área para seu reassentamento definitivo.

Na fase de implantação as medidas mitigadoras visam a minimização dos transtornos causados pela obra. Para a fase de implantação foram propostos os pontos:

- Minimizar os problemas da convivência do tráfego da obra com o tráfego urbano, devendo a comunidade ser comunicada antecipadamente;
- Em relação às obras de urbanização, calçadas, meio-fios, ajardinamento, etc, se danificados deverão ser restaurados imediatamente após o desmonte dos canteiros de obra;
- Sempre que houver queda de materiais dos veículos de transportes (máquinas, caminhões, etc) estes deverão ser recolhidos bem como, os pneus e esteiras devem ser lavados antes de saírem da obra;
- Durante a execução da obra, deverá ser assegurada a circulação de veículos e pedestres dentro das melhores condições possíveis. A obra deverá conter sinalização adequada sempre que preciso; e

- Para proteção da população que circula ao longo da obra devem ser construídos tapumes que separem com absoluta segurança, as áreas da obra e as áreas de circulação de veículos e pessoas.

4.3.2.6.3. As Medidas para a fase de operação da obra são as seguintes:

- Implantação de dispositivos, como árvores ou anteparos para reduzir a propagação de ruídos nos emboques dos túneis;
- Implementar campanhas educativas tanto para motoristas e pedestres, orientando quanto ao trânsito e estimulando o uso das passarelas;
- Orientar a população das mudanças do tráfego na região, através de folhetos explicativos; e
- A poluição sonora relacionada as obras deverá ser mitigada através dos seguintes procedimentos: seleção de equipamentos mais silenciosos; limitação das atividades mais ruidosas; maximização da distância entre as fontes de ruídos e receptores.

4.3.3. As duas paisagens da região

4.3.3.1. A região sem a implantação da Via Expressa Sul

O prognóstico da qualidade ambiental futura, considerando a não implantação da Via Expressa Sul e em função da manutenção da tendência atual de expansão urbana, pode ser resumido aos tópicos abaixo relacionados.

- agravamento da qualidade de vida da população, residente ao longo do atual sistema viário, devido à elevação dos níveis de poluição atmosférica decorrente da circulação de veículos;

- aumento do congestionamento das vias e dos tempos de viagem;
- sobrecarga das atuais vias, diminuindo a sua vida útil;
- aumento dos custos de manutenção das vias;
- diminuição do conforto e segurança nas viagens;
- elevação dos custos operacionais e do consumo de combustível;
- elevação do valor das tarifas de transporte coletivo (em função das condições de circulação e do aumento da frota para atender à demanda nos horários de pico, ampliando, em consequência, a parcela ociosa nos horários entre picos);
- manutenção das condições físico-bióticas locais; e
- manutenção das condições atuais de exploração da Reserva Extrativista do Pirajubaé.

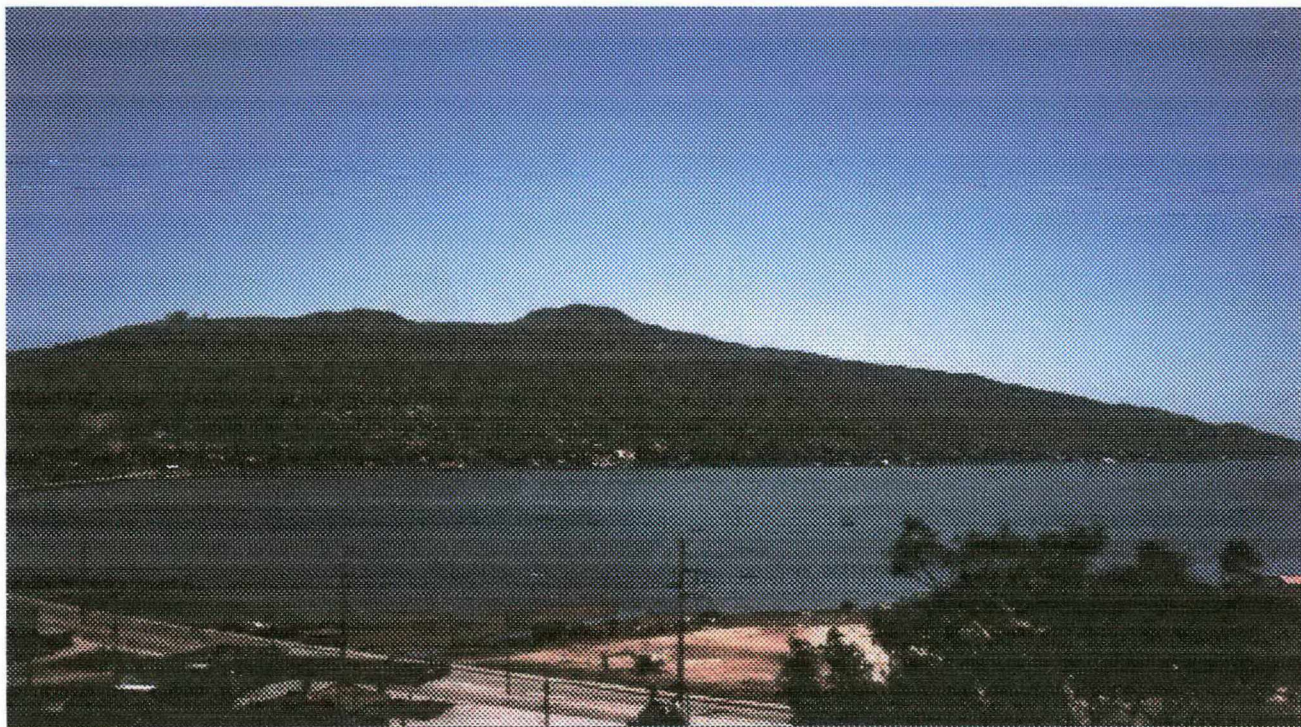


Figura 8 – Vista da baía sul sem a implantação da Via Expressa Sul

Fonte: Edgerson Porto

4.3.3.2. A região com a implantação da Via Expressa Sul

A implantação da Via Expressa Sul, no que se refere aos aspectos sócio - econômicos, por propiciar maior facilidade de acesso, irá exigir a necessidade de um planejamento cuidadoso para a região do sul da Ilha de Santa Catarina, principalmente nos aspectos de uso e ocupação do solo e de outros itens que acompanham o desenvolvimento acelerado da urbanização de uma área.

Há que ressaltar, no entanto, duas expectativas positivas:

- a melhoria da qualidade do ar no entorno das atuais vias, pela retirada de circulação de um contingente considerável de ônibus, caminhões e automóveis;
- a diminuição do nível de ruído, principalmente ao longo das atuais vias, que concentram hoje todo o tráfego local e de passagem;

Por outro lado, prevêem-se alguns aspectos bastantes positivos para a população e a própria cidade:

- a melhoria das condições de vida, no que se refere ao conforto, segurança e qualidade do transporte;
- a economia de combustíveis e dos custos operacionais;
- haverá um desgaste menor das vias, diminuindo os custos com sua manutenção; e
- haverá diminuição dos tempos de espera e de viagem, sendo que os tempos de viagem apresentarão uma diferença da ordem de 620.000 horas anuais, considerando-se apenas o fluxo atual de veículos.

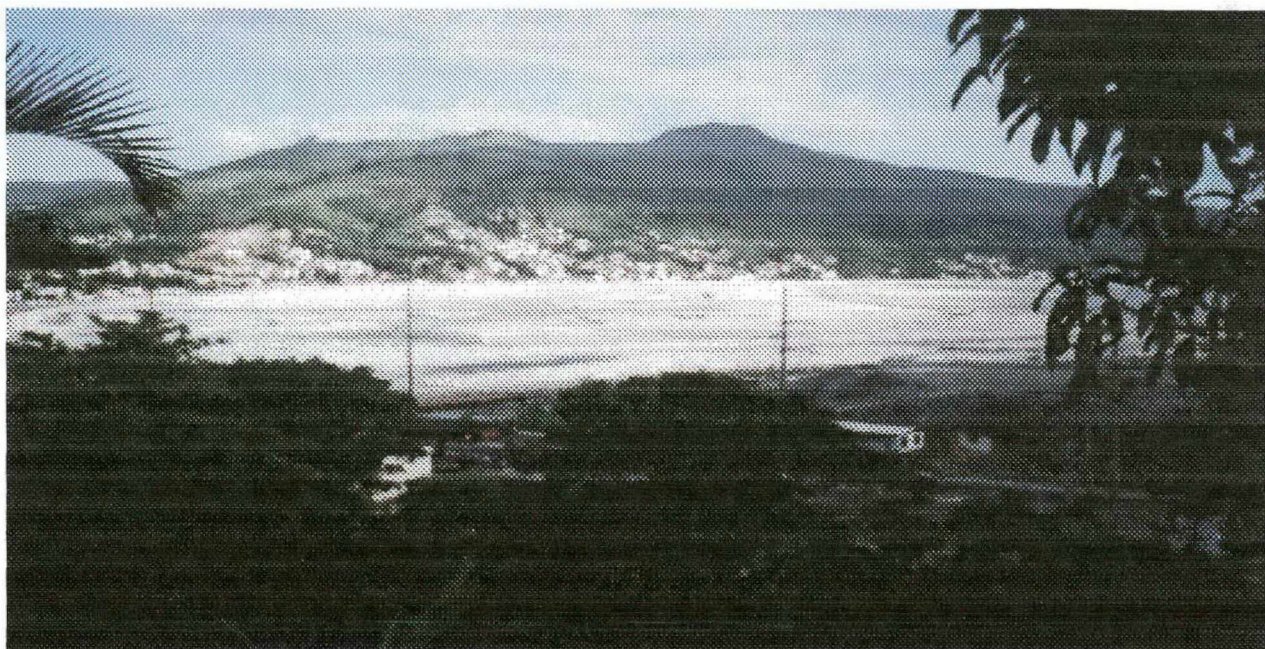


Figura 9 – Início da Implantação da Via Expressa Sul
Fonte: Edgerson Porto

Tais benefícios, entretanto, conviverão com a temporária redução da fauna e flora do Saco dos Limões e com a necessária alteração do cotidiano de parte da população que ali vive e trabalha.

Assim sendo, esta obra mostra claramente o total descompromisso do ser humano com a preservação do meio ambiente, levando o mesmo cada vez mais à degradação, pois não se leva em consideração impactos que as atividades atuais podem causar às gerações futuras.

Segundo Philippi Jr (1993), “a expansão da consciência sobre a complexidade dos problemas ambientais, sobretudo em áreas metropolitanas..., impõe intensas e urgentes respostas, igualmente complexas, não podendo-se prescindir da interdependências entre instituições públicas e privadas e a sociedade organizada”.

CAPÍTULO V: Considerações Finais

As análises deste trabalho permitem afirmar que o processo de urbanização de Florianópolis decorreu em grande parte devido a intervenção do Estado, principalmente no estímulo ao setor de turismo.

As ações do Estado, através de investimentos em obras de urbanização e de infra – estrutura, tiveram grande influência no processo de urbanização, destacando-se os seguintes casos:

- a) o processo de expansão de Florianópolis em direção ao continente na década de 1950;
- b) a construção da Ponte Hercílio Luz, que proporcionou a primeira ligação ilha–continente, que contribuiu com o processo citado no item anterior; e
- c) Outro fator que também contribuiu com o processo de urbanização foi a incorporação do Distrito de João Pessoa (atual Estreito) ao município de Florianópolis.

A partir da década de 1960, Florianópolis assistiu a grandes mudanças tanto em sua estrutura social como espacial. Estas mudanças ocorreram devido a ação do Estado no processo de desenvolvimento urbano neste período. Entre as principais mudanças destacam-se:

- a) A instalação de Empresas estatais, como: ELETROSUL, TELESC, CELESC.
- b) A implantação da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), que contribuiu em muito para o crescimento dos bairros adjacentes.

A implantação do sistema viário, a partir da década de 1970, serviu de suporte ao processo de urbanização, já que envolveu vias de grande importância na vida da cidade

como é o caso da avenida Beira-Mar Norte, a duplicação da SC 401 e principalmente, a duplicação do trecho norte da BR 101. Com isso, pode-se considerar como uma década decisiva no processo de urbanização, pois foi a partir deste período que Florianópolis começou a contar com a participação dos empresários que voltaram seus olhos para o desenvolvimento turístico.

A década de 1970 consolidou-se com a construção da Segunda ligação Ilha – continente, e com o amplo investimento no turismo.

A partir da década de 1990, o Estado continuou a contribuir com o processo de urbanização, através de investimentos em obras viárias, como a duplicação da BR 101 trecho Norte, a duplicação da SC 401, bem como a construção da via Expressa Sul, além de investimentos no sistema de esgoto da capital e no sistema de abastecimento de água de Florianópolis.

Além destas obras, podemos destacar ainda a construção da terceira ligação Ilha – Continente, ou seja, a ponte Pedro Ivo Campos, bem como a Internacionalização do Aeroporto Hercílio Luz. Fato este que impulsionou a internacionalização do turismo em Florianópolis nas últimas décadas.

Diante do exposto anteriormente podemos afirmar que nas últimas quatro décadas Florianópolis sofreu várias modificações que deram à cidade uma feição metropolitana. Isso coloca novos desafios aos governantes, que não devem se preocupar apenas em divulgar o turismo, mas buscar caminhos que levem ao desenvolvimento sustentável, ou seja, ações integradas entre Estado, empresas e população, para que haja um desenvolvimento organizado e sem a destruição do meio ambiente e dos recursos naturais, que são exuberantes na Ilha.

Bibliografia

- ANDRADE, Djanira Maria Martins . *A Influência da Ponte Hercílio Luz no Desenvolvimento da Ilha de Santa Catarina*. Florianópolis 1978 (Mestrado em História), Universidade Federal de Santa Catarina, 171 p.
- CABRAL, Osvaldo Rodrigues . *História de Santa Catarina*. Curitiba: GRAPHIPAR, 1970.
- CARNEIRO, Glauco . *Florianópolis. Roteiro da Ilha Encantada*. Florianópolis: 1987 330 p.
- CEAG . Centro de Assistência Gerencial de Santa Catarina – Evolução Histórica Econômica de Santa Catarina. Estudos das Alterações Estruturais (séc. XVII. 1960) Florianópolis: CEAG/SC 1980 – 214 p.
- DAVIDOVICH, Fani . *Transformações do Quadro Urbano Brasileiro*. Período 1970 – 1980. In: Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro; 4 (40), 7 – 24, 1987.
- EIA/RIMA . Via Expressa Sul, 1992.
- GONÇALVES, Maria Flora . *O Novo Brasil Urbano: impasses/ dilemas/ perspectivas*. Porto Alegre, 1995, 360 p.
- HUBENER, Laura Machado. *O comércio da cidade de Desterro no século XIX*. Florianópolis: UFSC 1981.
- IBGE . fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Censos Demográficos. Rio de Janeiro: IBGE, 1940, 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000.
- INFRAERO . Gerência de Operações e Segurança – FLOP.
- LAGO, Paulo Ferreira. Dr. Araujo . *Florianópolis a Polêmica Urbana*. Florianópolis: Fundação Franklin Cascaes e palavra comunicação. 1996, 318 p.

LAGO, Paulo Ferreira. Dr. Araujo . *Gente da Terra Catarinense Desenvolvimento e Educação Ambiental*. Florianópolis Ed. de UFSC/ FCC/ Edições Lunardelli/ UDESC, 1988, 352 p.

PHILIPPI Jr, Arlindo. *Municípios e Meio Ambiente: perspectivas para municipalização da gestão ambiental no Brasil*. São Paulo: Associação Nacional de municípios e Meio Ambiente 1999. 201 p.

MELO, Norma Moura Lacerda de. *Estado Capital Financeiro e Espaço Habitacional*. UFP, 1990, 16 p.

MYRDAL, Gunnar . (Apud, Singer, 1973: 37).

OURIQUES, Helton Ricardo . *Turismo em Florianópolis. Uma Crítica à “Indústria Pós – Moderna”*. Florianópolis, 1996. Dissertação (Mestrado em Geografia). UFSC, 171 p.

PELUSO, J. Vitor Antonio . *O Crescimento Populacional de Florianópolis e suas Repercussões no Plano e na Estrutura da Cidade*. In: *Estudos de Geografia Urbana de Santa Catarina. Florianópolis* Ed. UFSC/ Secretaria de Estado da Cultura e Esporte, 311 – 354, 1991.

SINGER, Paul . *Economia Política da Urbanização*. São Paulo, Brasiliense, 1983, 10ª Edição, 37, 38, 117 p.

SUGAI, Maria Inês . *As Intervenções Viárias e as Transformações do Espaço Urbano. A Via de contorno Norte*. São Paulo, 1984. Dissertação (Mestrado em Arquitetura), FAU/ USP, 318 p. 2 V.

SANTUR . *Estudo da Demanda Turística. Sinopse comparativa 1997 – 1998 – 1999 – 2000 – 2001 – 2002*.

SINDUSCON . *Relatório do Sindicato da Construção Civil. SINDUSDATA da área total construída e área de habite - se em Florianópolis – 1970 a 2000*.